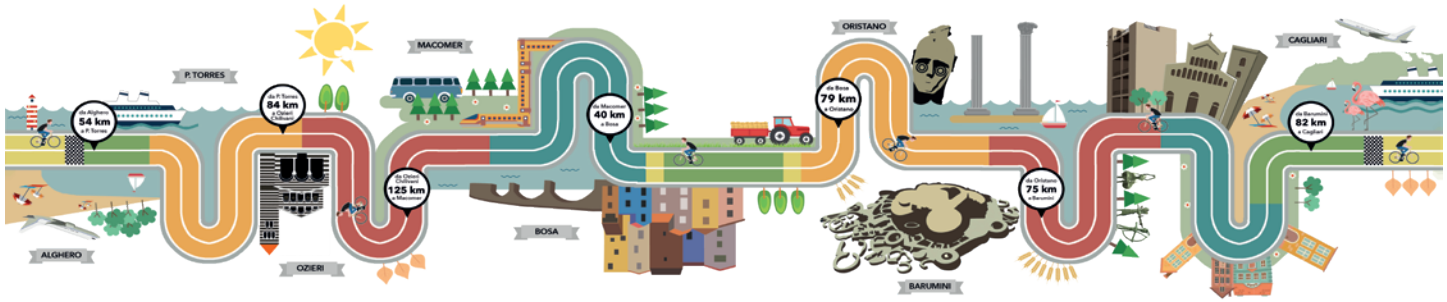
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Mims
Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

CICLOVIA DELLA SARDEGNA

SISTEMA NAZIONALE CICLOVIE TURISTICHE - MIT



IT

ELABORATI PER ITINERARIO

Scala

Formato

Relazione tecnica

/

A4

	Cartella	Progetto	Categoria	Sottocategoria	Elaborato	Progressivo	Revisione		N.	Revisione	Data
FILE	6	PFTE	IT	REL	RT	CS14	-	ELABORATO	0	EMISSIONE	LUGLIO 2021

PROGETTAZIONE

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI
Servizio Infrastrutture di Trasporto e Sicurezza Stradale (STS)
Direttore del servizio: Ing. Massimiliano Ponti

arst spa
trasporti regionali della sardegna

ARST S.p.A. - Trasporti Regionali della Sardegna
Direttore centrale: Ing. Carlo Poledrini

Gruppo di progettazione:
Ing. Massimiliano Ponti
Ing. Edoardo Porcu
Ing. Gian Piero Cossu

Ing. Silvio Manchinu
Ing. Maria Cristina Melis

COORDINAMENTO SCIENTIFICO

CIREM
Centro Interuniversitario
Ricerche Economiche e Mobilità

Università degli Studi di Cagliari
Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità
Direttore scientifico: Prof. Ing. Italo Meloni

Gruppo di lavoro:
Prof. Ing. Italo Meloni
Arch. Beatrice Scappini
Arch. Veronica Zucca
Arch. Andrea Coluccia
Dott. Riccardo Masula
Dott. Francesco O. Perseu
Ing. Angelo Pinna

RESPONSABILE UNICO
DEL PROCEDIMENTO

Ing. Alessandro Boccone

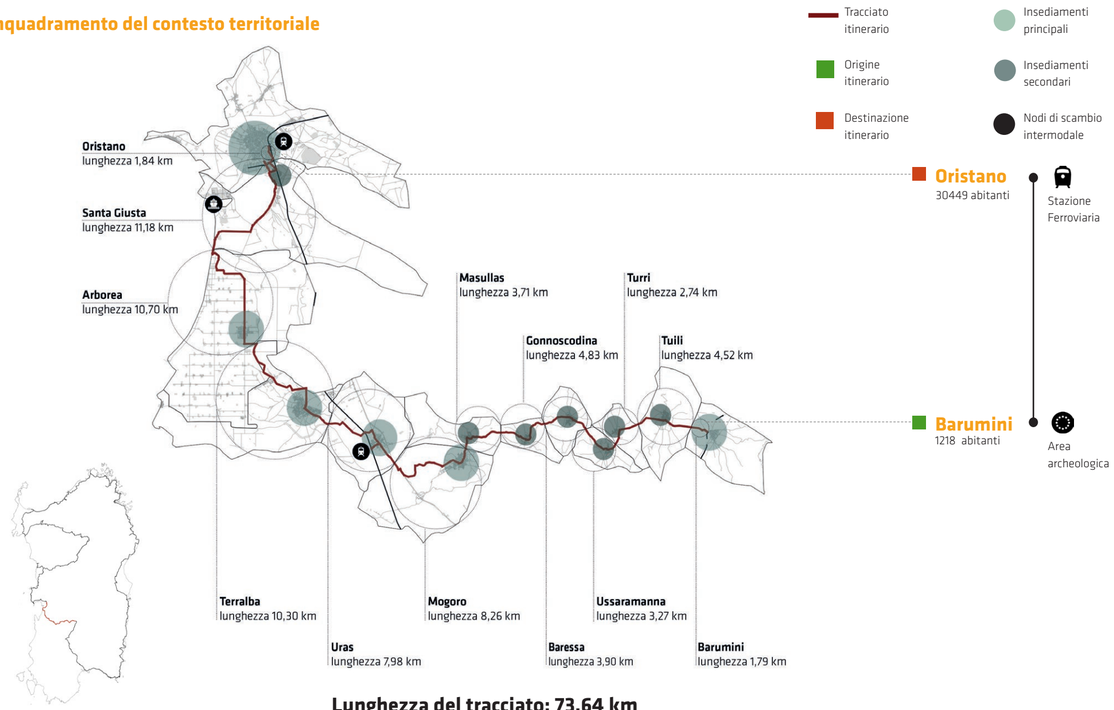
INDICE

INQUADRAMENTO DEL CONTESTO TERRITORIALE	5
INQUADRAMENTO DEL CONTESTO PAESAGGISTICO	7
IL TRACCIATO CICLABILE DELL'ITINERARIO CS14	8
PRIMO TRATTO BARUMINI - BARESSA	10
SEZIONI STATO DI FATTO	24
SECONDO TRATTO BARESSA - MOGORO	26
SEZIONI STATO DI FATTO	40
TERZO TRATTO MOGORO - TERRALBA	42
SEZIONI STATO DI FATTO	60
QUARTO TRATTO TERRALBA - ARBOREA	62
SEZIONI STATO DI FATTO	76
QUINTO TRATTO ARBOREA - S'ENA ARRUBIA	78
SEZIONI STATO DI FATTO	88
SESTO TRATTO S'ENA ARRUBIA - ORISTANO	90
SEZIONI STATO DI FATTO	102
BOOK INTERSEZIONI	104

L'itinerario CS14 collega il centro abitato di Barumini ad Oristano, capoluogo della provincia omonima. L'itinerario stupisce sin dalla partenza grazie alla bellezza di Su Nuraxi, unico sito archeologico della Sardegna dichiarato patrimonio dell'Umanità dall'Unesco, e continua a meravigliare attraversando l'entroterra della Sardegna centro-meridionale e il suo paesaggio ricco di natura, storia e tradizione della Marmilla e del Terralbese.

Il progetto "Ciclovia della Sardegna" non intende solo incentivare la mobilità ciclistica e migliorare il tessuto dei percorsi ciclabili ma si propone di legare, tramite un unico filo conduttore, diverse zone della regione, alcune ancora poco conosciute e inesplorate, favorendo la riqualificazione dei territori e offrendo al cicloturista la scoperta di una terra antica.

Inquadramento del contesto territoriale



Lunghezza del tracciato: 73,64 km

Barumini - Su Nuraxi

Arborea - Stagno di S'Ena Arrubia

Oristano - Torre di Mariano II

INQUADRAMENTO DEL CONTESTO TERRITORIALE

Dove siamo

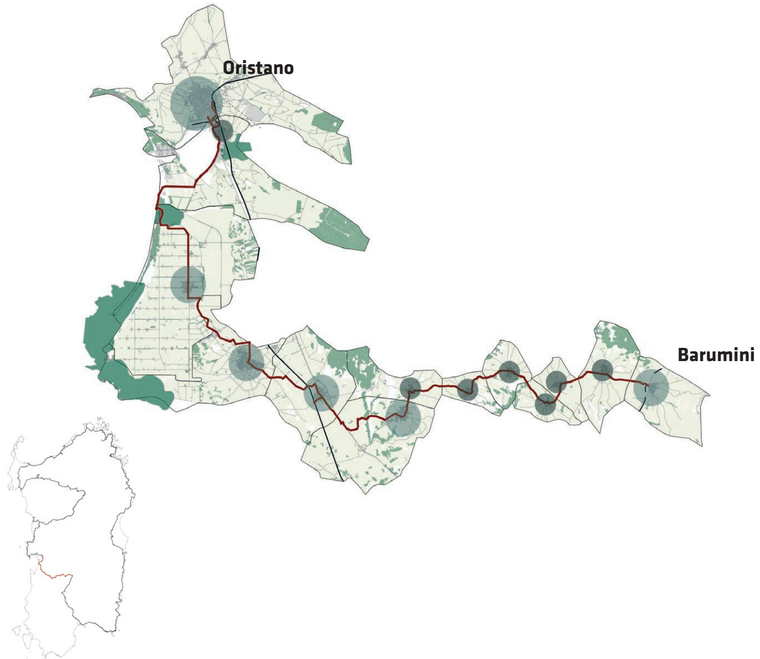
L'itinerario CS14 Barumini-Oristano, lungo 73,63 km, si sviluppa dall'entroterra della Sardegna centro-meridionale verso la costa centro occidentale del basso oristanese, attraversando i centri di Barumini, Tuili, Turri, Ussaramanna, Baressa, Gonnoscodina, Masullas, Mogoro, Uras, Terralba, Arborea, Santa Giusta e completando il suo percorso ad Oristano, in cui risiedono complessivamente 63.102 abitanti.

L'itinerario attraversa la regione storica della Marmilla ed i piccoli comuni di Tuili ai piedi dell'altopiano della Giara di Gesturi, Turri (noto per la produzione dello zafferano), Ussaramanna, Baressa, Gonnoscodina, Masullas, Mogoro (conosciuta per la Fiera dell'artigianato artistico della Sardegna). Da Mogoro l'itinerario raggiunte il Terralbese e i comuni di Uras, Terralba, Arborea e santa Giusta e prosegue verso Oristano, capoluogo della provincia omonima.

A Oristano è possibile realizzare un interscambio modale in quanto è presente la stazione ferroviaria parte della dorsale Cagliari - Golfo Aranci, la più importante della regione.

L'itinerario è parte della direttrice longitudinale centrale-occidentale, che collega il nord e il sud dell'Isola da Porto Torres a Cagliari, e fa parte dei percorsi compresi nella proposta di rete EuroVelo e Bicitalia.

Inquadramento del contesto ambientale e paesaggistico



Su Nuraxi, Barumini — 0,1 km

Villa Asquer, Tuili — 0,4 km

Chiesa di San Pietro, Tuili — 0,6 km

Chiesa di San Leonardo, Masullas — 0,1 km

Nuraghe Sa Domu Beccia, Uras — 0.1 km

Torre di Mariano II, Oristano — 1,2 km

INQUADRAMENTO DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

Il patrimonio del territorio

L'itinerario attraversa le due sub-regioni storiche della Marmilla e del Campidano di Oristano.

Barumini, al centro della Marmilla, è un affascinante luogo di storia e cultura, famoso nel mondo per il sito nuragico "Su Nuraxi" dichiarato nel 1997 patrimonio dell'UNESCO. Il suo paesaggio è caratterizzato da estese pianure, territori collinari e altopiani, tra cui il più famoso è quello della Giara di Gesturi (area SIC) noto anche per i cavallini che lo popolano allo stato brado.

La struttura ambientale del territorio del Campidano di Oristano invece si fonda sul sistema delle zone umide costiere del Golfo meridionale di Oristano, dal promontorio di Capo San Marco a Capo Frasca, ed interessano i territori comunali di Terralba (con le famose peschiere di Marceddì), Arborea e Santa Giusta (stagno di Santa Giusta) che poi si estendono anche oltre Oristano.

I km dei punti di interesse sono calcolati come distanza dal tracciato su strada.

IL TRACCIATO CICLABILE DELL'ITINERARIO CS14

La descrizione dell'itinerario è stata articolata in 6 tratti funzionali come indicati in figura e dettagliati nella pagine seguenti.

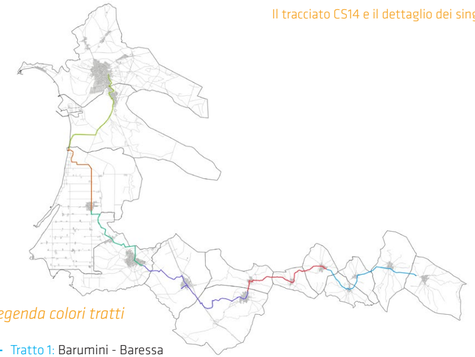
L'itinerario ha origine presso il sito archeologico di "Su Nuraxi", a nord-ovest dell'abitato di Barumini, e prosegue lungo la SP5 sino ai margini orientali di Tuili e ancora oltre in direzione ovest per Turri, Ussaramanna, Gonnoscodina e Masullas, da cui raggiunge Mogoro prima di attraversare la SS131 e raggiungere il paese di Uras e successivamente a Terralba, Arborea, Santa Giusta e Oristano dove termina in corrispondenza della stazione ferroviaria RFI.

L'itinerario si sviluppa in sede propria per il 32% pari a circa 23 km, in sede promiscua su viabilità a basso traffico per il 33% (circa 24 km), il restante 35% (26,18 km) in sede promiscua su corsia valicabile dotata di linea tratteggiata corredata da pittogrammi.

Il 66% dell'itinerario ha una pavimentazione in asfalto che permette una confortevole ciclabilità, mentre per il restante sviluppo (32%) utilizza prevalentemente strade vicinali con pavimentazione in terra stabilizzata.

L'andamento altimetrico presenta le livellette con pendenze accentuate nella parte del tracciato tra Ussaramanna e Mogoro (Tratto 2), mentre nel tratto da Uras ad Oristano si sviluppa quasi tutta in piano con pendenze al di sotto del 3%. L'itinerario si sviluppa per la maggior parte del suo tracciato (90%) al di sotto del 3% e solo per pochi km presenta pendenze comprese tra il 3 e il 6% (5km) e maggiori del 6%.

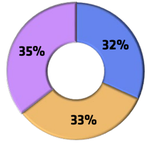
Il tracciato CS14 e il dettaglio dei singoli tratti



Legenda colori tratti

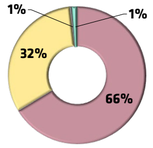
- Tratto 1: Barumini - Baressa
- Tratto 2: Baressa - Mogoro
- Tratto 3: Mogoro - Terralba
- Tratto 4: Terralba - Arborea
- Tratto 5: Arborea - S'Ena Arrubia
- Tratto 6: S'Ena Arrubia - Oristano

SEDE CICLABILE



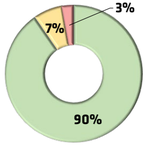
- Sede propria
- Sede promiscua
- Sede promiscua su corsia valicabile

PAVIMENTAZIONE

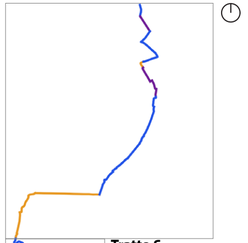


- Asfalto
- Terra stabilizzata
- Pavè/lastricato

PENDENZE



- Classe 1 (Pend <3%)
- Classe 2 (3%< Pend <6%)
- Classe 3 (6%< Pend <10%)



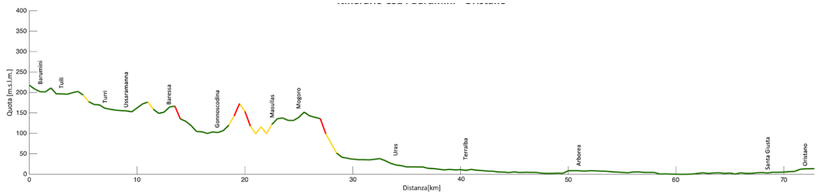
Tratto 6
S'Ena Arrubia - Oristano

Tratto 5
Terralba - S'Ena Arrubia

Tratto 4
Terralba - Arborea

Le tipologie di sede del tracciato

- Ciclovia in sede propria - 23,35 km
- Ciclovia in sede promiscua - 24,10 km
- Ciclovia in sede promiscua su corsia valicabile - 26,17 km



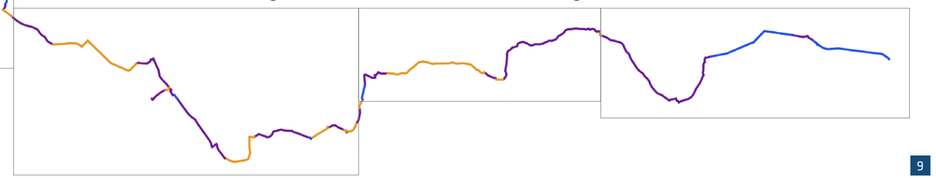
Legenda delle pendenze

- Classe 1 Pend <3% - 65,82 km
- Classe 2 3%< Pend <6% - 5,00 km
- Classe 3 6%< Pend <10% - 2,00 km

Tratto 3
Mogoro - Terralba

Tratto 2
Baressa - Mogoro

Tratto 1
Barumini - Baressa



PRIMO TRATTO

BARUMINI - BARESSA

Lunghezza: 12,4 km
Origine: margine occidentale di Barumini
Fine: centro urbano di Baressa
Aree di cicloservizi presenti:
SP 5, Su Nuraxi di Barumini: area di sosta complessa extraurbana
viale Trieste, Ussaramanna: area di sosta semplice urbana

Legenda colori mappa

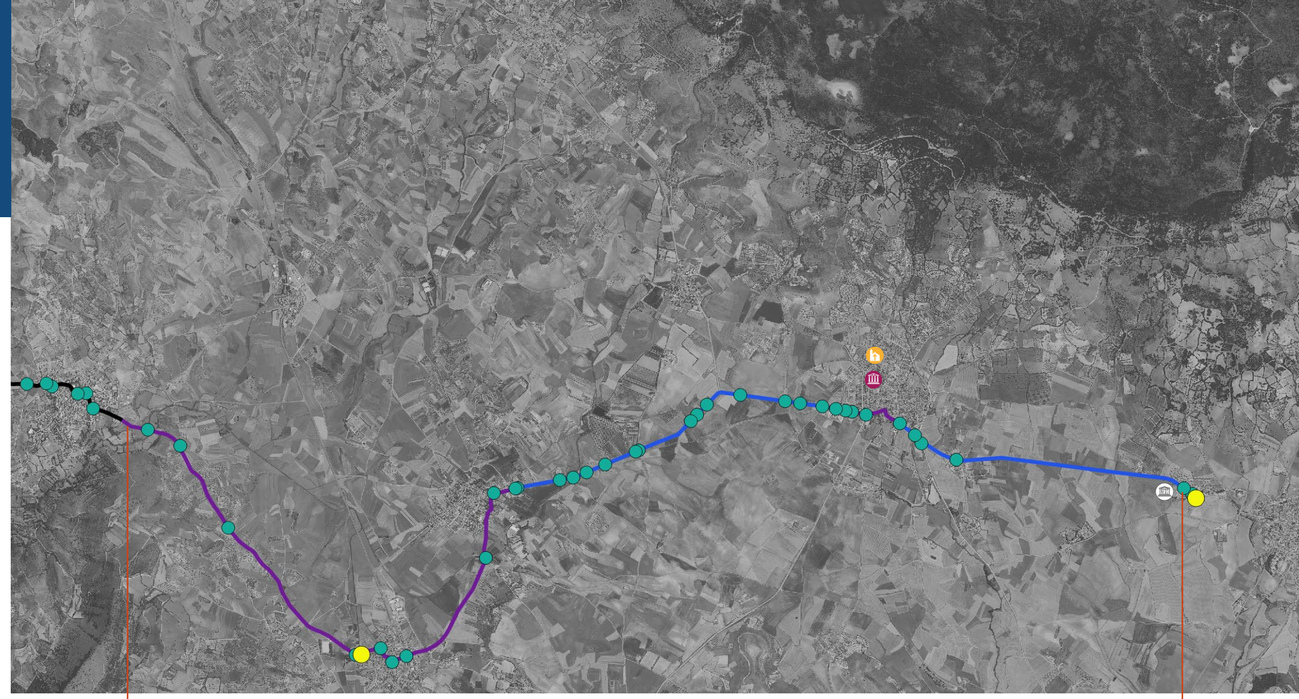
- Percorso blu - ciclovia in sede propria
- Percorso viola - ciclovia in sede promiscua valicabile
- Percorso nero - ciclovia su altri tratti
- Intersezioni
- Cicloservizi

Punti di interesse

Su Nuraxi,
Barumini

Villa Asquer,
Tuili

Chiesa di San Pietro,
Tuili



FINE
Territorio comunale di Baressa

INIZIO
Complesso archeologico Su Nuraxi
Barumini

TORNA ALLA MAPPA

L'itinerario ciclabile ha origine in prossimità dei margini occidentali del centro abitato di Barumini, in corrispondenza dell'area di sosta veicolare a servizio del complesso archeologico di Su Nuraxi, la più importante fra le testimonianze nuragiche in Sardegna, dal 1997 riconosciuto dall'UNESCO Patrimonio Mondiale dell'Umanità. **Il progetto prevede** l'inserimento di un'area attrezzata per la sosta dei cicloturisti (fig.1).

L'itinerario si sviluppa lungo la SP5 (foto 1) in direzione Tuili per circa 2,5 km (di cui 780 m km nel territorio comunale di Barumini e i restanti 1,72 km nel territorio comunale di Tuili). La SP5 si presenta in leggero rilevato (**SEPPR.02**), con una corsia per senso di marcia, una carreggiata stradale di larghezza pari a 7,00 m e due banchine in terra naturale di circa 0,80 m di larghezza ciascuna, il tutto su una livelletta di pendenza media pari al 3% (in discesa nella direzione di illustrazione). **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria, posta a sinistra rispetto all'infrastruttura stradale esistente, di larghezza pari a 2,50 m ottenuta alla quota del piano carrabile attraverso l'allargamento della piattaforma stradale e separata dalla stessa da un guard-rail di protezione (**A1BE.01M.03**). **L'intervento prevede** un riporto di terreno adeguato al fine di uniformare la quota della ciclovia a quella della strada, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm.

Giunto in prossimità dell'ingresso al centro abitato di Tuili, il percorso raggiunge l'intersezione a rotatoria tra la SP5 e la strada vicinale che conduce al centro abitato di Las Plassas, posta sul lato sinistro della SP5. L'intersezione a rotatoria (foto 2), di recente costruzione, presenta tre bracci di ingresso, una corona giratoria di larghezza pari a 7,00 m e fondo in asfalto in buone condizioni. Lungo la SP5, a una distanza di circa 60 m dall'intersezione sono presenti delle bande sonore a effetto acustico e accurata segnaletica verticale. In corrispondenza dell'intersezione a rotatoria, **il progetto prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile sicuro e segnalato, bidirezionale e a raso, in corrispondenza del braccio di accesso alla strada vicinale e in prossimità dell'isola spartitraffico presente (**ARBE.01**).

Superata l'intersezione a rotatoria, il percorso prosegue per ulteriori 50 m lungo la SP5 raggiungendo le porte del centro urbano di Tuili. In questo tratto la strada si presenta allo stesso livello del piano di campagna, con una carreggiata stradale larga 7,00 m e spazio laterale disponibile su entrambi i lati (foto 3). **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria sul lato sinistro della piattaforma stradale, in continuità col tratto precedente all'intersezione a rotatoria, ricavata sullo spazio presente e delimitata dalla strada attraverso un guard-rail di protezione (**A1BE.01M**).

In corrispondenza dell'ingresso al centro abitato di Tuili è presente un corso d'acqua (foto 4), attualmente superato attraverso un ponte stradale di circa 15 m di luce, largo 8,50 m, con fondo in asfalto in buone condizioni e delimitato da protezioni laterali in buono stato di conservazione (**SDB.P.A.03G**). Per il superamento di quest'ultimo **il progetto prevede** l'inserimento di un ponte ciclabile in affiancamento al ponte stradale esistente e indipendente da esso, di larghezza pari a 2,50 m e parapetti su entrambi i lati di 0,50 m, posizionato sul lato sinistro della piattaforma stradale (**A6B.1004**).

Foto 1

Foto 2

Foto 3

Foto 4

A1BE.01M.03 - A1BE.01M

ARBE.01

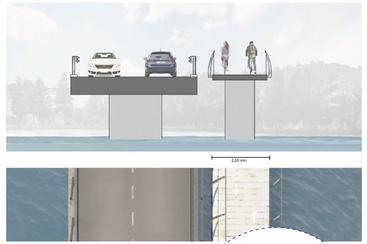

A6B.1004

Fig. 2 - Area di sosta complessa extraurbana

- Portabiciclette
- Fontana
- Cestino rifiuti
- Punto di ricarica dispositivi elettronici
- Colonnina SOS
- Distributori automatici
- Sedute
- Pannello informativo
- Wifi
- Servizi igienici
- Area gioco bambini
- Colonnina riparazione

All'interno del centro urbano di Tuili il percorso si sviluppa per circa 150 m sempre sul lato sinistro, sfruttando la presenza di un marciapiede coperto e rialzato rispetto al piano stradale (foto 5) di larghezza pari a 7,00 m, che potrebbe essere riclassificato come percorso ciclopedonale predisponendo un'opportuna segnaletica orizzontale e verticale con il fine di garantire la sicurezza e la coesistenza tra i ciclisti e i pedoni (**A2B.S1**).
Proseguendo ancora all'interno del centro urbano di Tuili, l'itinerario si sviluppa lungo la Via Roma (foto 6), tratto urbano della SP5, per circa 320 m. La strada si presenta con una larghezza della carreggiata di 7,00 m, una percorrenza a doppio senso di marcia, pavimentazione in asfalto in buono stato di conservazione e marciapiedi di sezione variabile tra 1,00 m e 1,50 m discontinui lungo il tratto. **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e l'istituzione di una Zona 30 da concordare, ovvero il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) e la predisposizione di elementi di traffic calming per la riduzione della velocità dei veicoli motorizzati in particolari punti critici (**DBC.S4**).
Il passaggio dalla sede propria del tratto precedente a quella promiscua di attraversamento del centro abitato avviene attraverso l'inserimento di un attraversamento ciclabile a raso, sicuro e segnalato, che consente la separazione dei due flussi omogeneizzandoli con quelli veicolari (**A1MURa.01**).
Dopo aver percorso la Via Roma, l'itinerario giunge ad un'intersezione regolata a rotatoria di configurazione ovale (foto 7) e prosegue in direzione Turri.

Il progetto prevede la realizzazione di una corsia ciclabile colorata sulla parte più esterna della corona giratoria corredata da opportuna segnaletica orizzontale e verticale, che consente un attraversamento in sicurezza per gli utenti (**CRE.01**).
Il percorso prosegue per ulteriori 380 m lungo la Via Roma (tratto urbano della SP5) sino all'intersezione con la Via Asquer, completando l'attraversamento del centro urbano. La Via Roma si presenta con una carreggiata stradale larga 7,00 m, marciapiedi su entrambi i lati larghi 2,00 m ciascuno e fondo in asfalto in buone condizioni (foto 7). Anche in questo tratto **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e l'istituzione di una Zona 30 da concordare, ovvero il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.), ovvero la predisposizione di elementi di traffic calming per la riduzione della velocità dei veicoli motorizzati in particolari punti critici (**DBC.S4**).

Foto 5

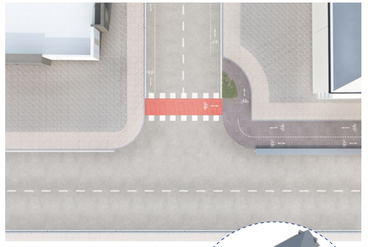
Foto 6

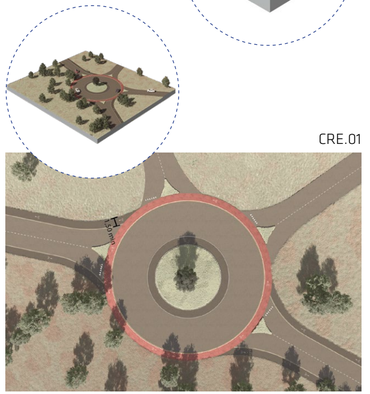
Foto 7

Foto 8

A2B.S1

DBC.S4


A1MURa.01


CRE.01

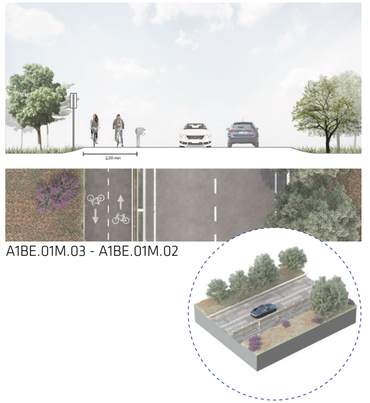
A questo punto l'itinerario abbandona il centro abitato e prosegue all'interno del territorio comunale di Tuili per 1,7 km in direzione Turri, sempre lungo la SP5, che si presenta con una carreggiata stradale di 7,00 m, con banchine in terra naturale larghe 0,80 m ciascuna e fondo in asfalto in buono stato di conservazione (foto 9). **Il progetto prevede**:
- in un primo tratto di 1,4 km (con una pendenza media dell'1%) in cui la strada si presenta su un lieve rilevato stradale, la realizzazione di una sede propria bidirezionale in affiancamento sul lato sinistro della SP5 di larghezza pari a 2,50 m, alla stessa quota del piano stradale e separata dalla piattaforma stradale attraverso l'inserimento di un guard-rail. **L'intervento prevede** un riporto di terreno adeguato al fine di uniformare la quota della ciclovia a quella della strada, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm (**A1BE.01M.03**);
- in un secondo tratto di 100 m in cui la strada si presenta in trincea (**SEPPT**), la realizzazione di una sede propria bidirezionale, sempre sul lato sinistro della SP5, con le medesime caratteristiche del tratto precedente. In questo caso, **l'intervento prevede** lo sbancamento del lato sinistro per ricavare lo spazio necessario, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm (**A1BE.01M.02**);
- in un terzo tratto di 200 m in cui la strada si presenta nuovamente su un lieve rilevato stradale (**SEPPR.02**), la realizzazione di una sede propria bidirezionale in affiancamento sul lato sinistro della SP5 di larghezza pari a 2,50 m, alla stessa quota del piano stradale e separata dalla piattaforma stradale attraverso l'inserimento di un guard-rail. **L'intervento prevede** un riporto di terreno adeguato al fine di uniformare la quota della ciclovia a quella della strada, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm (**A1BE.01M.03**).

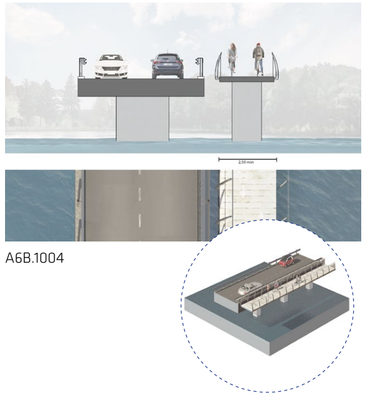
Lungo questo tratto, sono inoltre presenti quattro ponticelli stradali necessari al superamento di altrettanti corsi d'acqua (foto 10 – **SDB.P.A.03G**). I ponti si presentano in buono stato e delimitati da guard-rail. Gli stessi si trovano rispettivamente a 200 m, 330 m, 1,1 km e 1,3 km dal centro abitato di Tuili. Per consentire all'infrastruttura ciclabile di oltrepassare i corsi d'acqua, **il progetto prevede** l'inserimento di quattro ponti ciclabili in affiancamento ai ponti stradali esistenti e indipendenti da essi, di larghezza pari a 2,50 m, parapetti su entrambi i lati di 0,50 m e luci comprese tra i 10 e i 15 m, posizionati sul lato sinistro della piattaforma stradale (**A6B.1004**) in continuità con la sede propria. Infine, si precisa che il passaggio dalla sede promiscua lungo la Via Roma e la sede propria lungo la SP5 extraurbana avviene attraverso l'inserimento di un attraversamento ciclabile a raso in Via Asquer, sicuro e segnalato, che consente di condurre i flussi ciclabili sul lato sinistro della piattaforma stradale (foto 11 - **A1MURa.01** - **intersezione 1**). Il percorso si sviluppa per ulteriori 225 m all'interno del territorio comunale di Setzu, in continuità col tratto precedente. Anche qui **il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale in affiancamento alla SP5 sul lato sinistro con le stesse caratteristiche progettuali del tratto precedente (**A1BE.01M.03**).

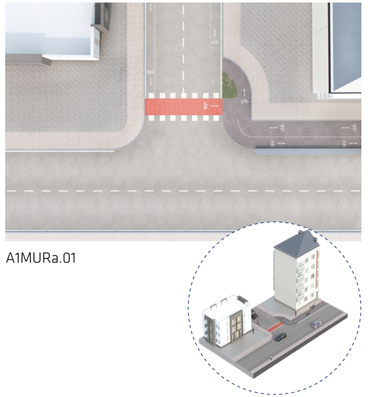
Foto 9

Foto 10

Foto 11


A1BE.01M.03 - A1BE.01M.02


A6B.1004


A1MURa.01

La ciclovia giunge all'intersezione tra la SP5 e una strada vicinale in asfalto che l'attraversa trasversalmente (foto 12) e prosegue all'interno del territorio comunale di Turri. **Il progetto prevede** la realizzazione di un attraversamento sicuro e segnalato lungo la strada vicinale, a raso (**A1BEV.01**).

Superata l'intersezione, il percorso prosegue per ulteriori 600 m lungo la SP5 all'interno del territorio comunale di Turri, che si presenta ancora su un leggero rilevato (**SEPPR.02**), con una larghezza della carreggiata di 7,00 m, banchine in terra naturale su entrambi i lati larghe 0,80 m e pavimentazione in asfalto in buone condizioni. In continuità col tratto precedente, la ciclovia si sviluppa in sede propria sul lato sinistro della piattaforma stradale e in allargamento di quest'ultima, separata da un guard-rail di protezione (**A1BE.01M.03**).

Anche in questo tratto la SP5 presenta due ponticelli stradali necessari al superamento di altrettanti corsi d'acqua. I ponti si presentano in buono stato e delimitati da guard-rail (**SDB.P.A.03G**). Gli stessi si trovano rispettivamente in corrispondenza del confine comunale tra Setzu e Turri e a 300 m da esso. Per consentire all'infrastruttura ciclabile di oltrepassare i corsi d'acqua, **il progetto prevede** l'inserimento di due ponti ciclabili in affiancamento ai ponti stradali esistenti e indipendenti da essi, di larghezza pari a 2,50 m, parapetti su entrambi i lati di 0,50 m e luci comprese tra i 10 e i 15 m, posizionati sul lato sinistro della piattaforma stradale (**A6B.1004**) in continuità con la sede propria. Al termine del tratto di cui sopra, il percorso interseca un canale che la SP5 supera con un ponte (foto 13 - **SDB.P.A.03G**) di circa 25/30 metri di luce, larghezza pari a 10,00 m e opere di protezione laterale in buono stato. Considerata la lunghezza importante, **il progetto prevede** l'inserimento di una mensola in c.a. su lastre predalles 15+5 e parapetto in acciaio corten, da ancorare alla struttura del ponte stradale esistente, con larghezza pari a 2,50 m per la sede ciclabile e ulteriori 0,50 m per il parapetto (**A1B.05P**).

Il percorso si sviluppa per ulteriori 510 m parallelamente alla SP5, che si presenta ancora una volta con le medesime caratteristiche geometriche, in sede propria bidirezionale e in affiancamento alla strada, ricavata dall'allargamento della piattaforma stradale sul lato sinistro dell'infrastruttura viaria (**A1BE.01M.03**).

L'itinerario raggiunge così il centro abitato di Turri, facendo il suo ingresso in corrispondenza dell'intersezione con la Via Santa Maria, posta sul lato destro rispetto alla SP5. All'interno del centro abitato la ciclovia si sviluppa per un primo tratto di 200 m in direzione ovest, lungo il Corso Vittorio Emanuele (foto 14), tratto di penetrazione urbana della SP5, sino all'intersezione con la Via Sant'Elia. Il Corso Vittorio Emanuele presenta una carreggiata stradale di larghezza pari a 8,50 m, doppio senso di marcia, fondo in asfalto in buone condizioni e marciapiedi ambo i lati di larghezza pari a 2,50 m ciascuno. Sul lato sinistro della stessa si ha l'alternanza di parcheggi in linea di larghezza pari a 2,00 m. **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e l'istituzione di una Zona 30 da concordare con l'Amministrazione comunale, ovvero il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) e la predisposizione di elementi di traffic calming per la riduzione della velocità dei veicoli motorizzati in particolari punti critici (**DBC.S4**).

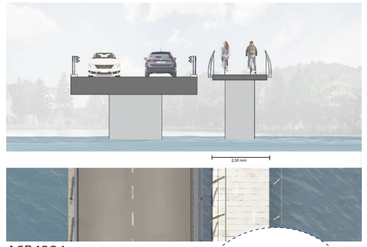
Foto 12

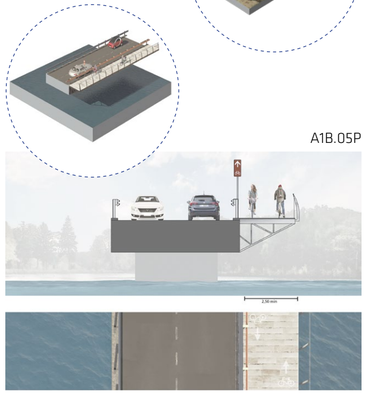
Foto 13

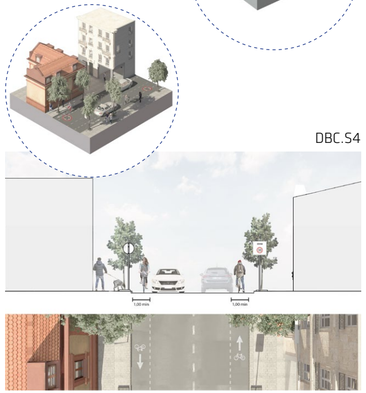
Foto 14

A1BEV.01

A1BE.01M.03


A6B.1004


A1B.05P


DBC.S4

Il passaggio dalla sede propria in ingresso al centro abitato di Turri e la sede promiscua lungo il Corso Vittorio Emanuele avviene mediante la realizzazione di un attraversamento ciclabile a raso, sicuro e segnalato, posto in corrispondenza dell'intersezione con la Via Santa Maria, che consente la separazione dei due flussi ciclabili omogeneizzandoli con quelli veicolari (**A1MURa.01**).

Il percorso prosegue quindi in direzione sud lungo Via Sant'Elia (foto 15) per 265 m, che si presenta con una sezione stradale di larghezza pari a 5,50 m e doppio senso di marcia. La pavimentazione risulta in pavé per i primi 135 m e per i restanti in asfalto. **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, in continuità col tratto precedente, l'istituzione di una Zona 30 da concordare e il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.). È prevista inoltre la predisposizione di elementi di traffic calming per la riduzione della velocità dei veicoli motorizzati in particolari punti critici (**DBC.S4**).

La ciclovia abbandona il centro abitato di Turri in corrispondenza dell'intersezione con la Via Enrico Berlinguer proseguendo lungo la Strada Comunale Turri - Ussaramanna (foto 16) in una zona pianeggiante (1,5% di pendenza media) attraverso un ambito caratterizzato da campi agricoli (E), con un primo tratto di circa 300 metri. La strada, a doppio senso di marcia, presenta una carreggiata stradale di larghezza pari a 5,00 m e un fondo in asfalto in buono stato di conservazione (**SDBV.A**). La sede stradale si presenta su un leggero rilevato e caratterizzata da una fila di alberi sul lato destro della piattaforma stradale. Inoltre, a una distanza di circa 35 m dal centro urbano è presente un dosso riduttore di velocità con altezza pari a 3 cm. Trattandosi di una strada a bassissimo volume di traffico, **il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli, implementando i sistemi di compatibilità ciclabile, tra cui la segnaletica verticale e orizzontale, ovvero il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.S4**).

L'itinerario prosegue ancora lungo la Strada Comunale Turri – Ussaramanna giungendo all'intersezione con una strada vicinale, in corrispondenza della quale è presente un ponte carrabile necessario al superamento di un canale. Il ponticello ha una larghezza di 7,00 m, una luce di circa 10 m, un fondo in asfalto in buone condizioni e guard-rail laterali di protezione in ottimo stato (**SDB.P.A.03G**). In continuità col tratto precedente e considerato il basso volume di traffico lungo la strada, **il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli, con l'inserimento di sistemi di compatibilità ciclabile, tra cui segnaletica orizzontale e verticale (**DBP.S4**).

Superato il ponte, il percorso prosegue sulla destra e si sviluppa in direzione sud ovest sempre lungo la Strada Comunale Turri-Ussaramanna per ulteriori 1,1 km (di cui 600 m in territorio comunale di Turri e i restanti 500 nel territorio comunale di Ussaramanna), sino al centro urbano di Ussaramanna. La strada si presenta sempre su un leggero rilevato, con una larghezza di 4,20 m e pavimentazione in asfalto in buono stato di conservazione. Ancora una volta, la ciclovia si sviluppa in sede promiscua con i veicoli e su una livelletta quasi in piano. **Il progetto prevede** l'implementazione dei sistemi di compatibilità ciclabile, tra cui la segnaletica verticale e orizzontale, ovvero il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.S4**).

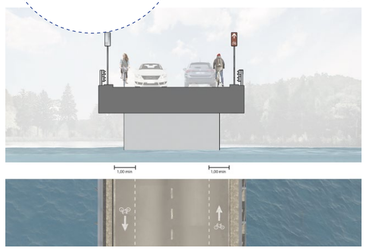
Foto 15

Foto 16

A1MURa.01

DBC.S4

DBV.S4


DBP.S4

Raggiunto il centro abitato di Ussaramanna, il percorso vi fa ingresso attraverso la Via IV Novembre (foto 17), strada a doppio senso di marcia, larga 7,00 m e con una pavimentazione in asfalto in buone condizioni.

Il progetto prevede ancora il transito in sede promiscua con i veicoli per circa 150 m, sino all'intersezione con la Via Marmilla, tratto di penetrazione urbana della SP46. **L'intervento prevede** il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4**).

In corrispondenza dell'intersezione tra la Via IV Novembre e la Via Marmilla è prevista la realizzazione di un attraversamento ciclabile a raso sicuro e segnalato mediante la posa di segnaletica verticale, orizzontale e dispositivi di moderazione della velocità tra cui dissuasori ottici ed acustici e cambiamento cromatico della pavimentazione (**A2PURa.01X**).

Superata l'intersezione il percorso si sviluppa lungo la Via Dante per circa 180 m sino all'intersezione con la Via Regina Elena, attraverso la quale prosegue poi in direzione nord ovest. La Via Dante è caratterizzata da un primo tratto di 50 m che si presenta con una sezione stradale di circa 8,00 m, una corsia per senso di marcia, parcheggi in linea sul lato destro e pavimentazione in asfalto in buone condizioni e un secondo tratto (foto 18) con una sezione di 4,50 m, una corsia per senso di marcia e pavimentazione in lastricato. In entrambi i tratti **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua, in continuità col tratto precedente e la realizzazione di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4**).

La ciclovia prosegue quindi in Via Regina Elena (foto 19) per circa 160 m. La strada si presenta con le stesse caratteristiche costruttive e dimensionali del tratto precedente, ovvero una sezione di 4,50 m, una corsia per senso di marcia e pavimentazione in lastricato. Anche lungo questa strada **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua e il tracciamento della corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4**).Giunto all'intersezione con la Via Trieste, l'itinerario si snoda in direzione nord ovest lungo quest'ultima per 240 m. La Via Trieste è una strada a doppio senso di marcia con fondo in asfalto in buone condizioni e una carreggiata stradale di larghezza pari a 5,00 m. **Il progetto prevede** ancora una percorrenza in sede promiscua e i medesimi interventi del tratto precedente (**DBC.S4**). Lungo Viale Trieste **Il progetto prevede** l'inserimento di un'area di sosta semplice per i cicloturisti.

Percorsa la Via Trieste, l'itinerario abbandona il centro urbano di Ussaramanna e prosegue su una strada vicinale (foto 20) di collegamento tra i territori comunali di Ussaramanna e Baressa per una lunghezza totale di 3,3 km. La strada, in leggero rilevato e con una pendenza media del 2,5 %, presenta una carreggiata stradale di larghezza pari a 7,00 m, una corsia per senso di marcia e un fondo in asfalto mediamente ammalorato. Presenta inoltre marciapiedi ambo i lati per uno sviluppo limitato:

- sul lato destro si sviluppano per circa 50 m con una sezione di circa 1,00 m;
- sul lato sinistro si sviluppano per 300 m con una sezione di circa 2,00 m.

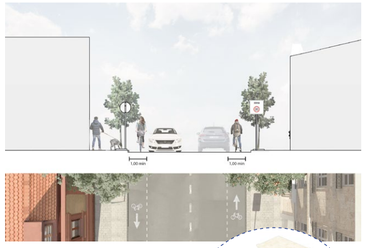
Visto e considerata la bassa intensità di traffico, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e la sistemazione del fondo stradale ove ammalorato. **L'intervento prevede** inoltre il tracciamento della corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.01A02.S4**). Lungo questo tratto l'itinerario interseca una serie di accessi privati e strade vicinali a bassissima intensità di traffico a servizio dei fondi agricoli.

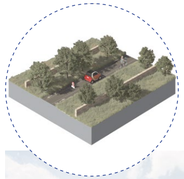
Foto 17

Foto 18

Foto 19

Foto 20


DBC.S4

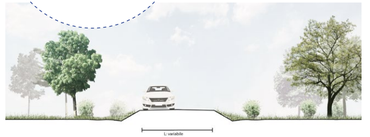

DBV.S4

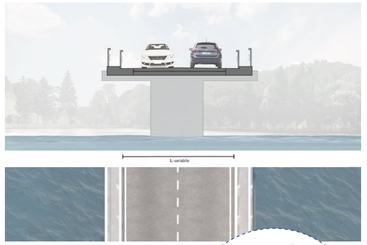
A2PURa.01X

SEZIONI STATO DI FATTO

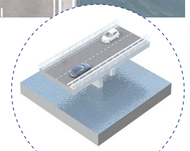
SEPPR.02

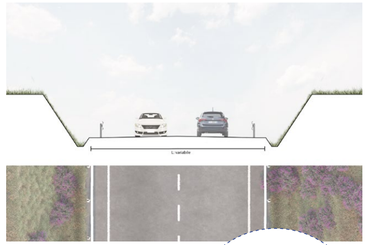
SDBV.A



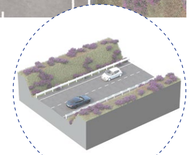


SDB.P.A.03G





SEPPT



SECONDO TRATTO

BARESSA - MOGORO

Lunghezza: 11,58 km
Origine: centro urbano di Baressa
Fine: margine nord di Mogoro
Aree di cicloservizi presenti:
Masullas, via Vittorio Emanuele II: area di sosta semplice urbana

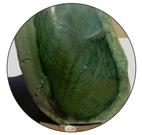
Legenda colori mappa

- Percorso viola - ciclovia in sede promiscua valicabile
- Percorso arancio - ciclovia in sede promiscua
- Percorso blu - ciclovia in sede propria
- Percorso nero - ciclovia su altri tratti
- Intersezioni
- Cicloservizi

Punti di interesse

Chiesa di San Leonardo
Masullas

Parrocchia Beata Vergine delle Grazie,
Masullas



GeoMuseo Monte Arci "Stefano Incani",
Masullas

FINE
Territorio
comunale di Mogoro

INIZIO
Centro urbano
Baressa

TORNA ALLA MAPPA

All'interno del centro urbano di Baressa, l'itinerario si sviluppa sulla Via Fani (foto 21) per 130 m circa in direzione nord ovest. La strada presenta una carreggiata stradale di larghezza pari a 10,00 m a doppio senso di marcia e fondo in asfalto in buone condizioni. È inoltre presente un marciapiede sul lato sinistro di larghezza compresa tra 1,20 m e 2,00 m che si sviluppa per circa 100 m. **Il progetto prevede** la modifica delle regole d'uso della strada mediante l'istituzione di una Zona 30 da concordare con l'amministrazione comunale, ovvero la realizzazione degli elementi di moderazione della velocità e di compatibilità ciclabile. Per questo motivo la percorrenza ciclabile è prevista in sede promiscua con i veicoli (**DBC.S4**). **L'intervento prevede** il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.).

Giunto all'intersezione, l'itinerario prosegue a destra nella Via Sa Gruxi (foto 22) in direzione nord per ulteriori 160 m sino all'intersezione con la Via Roma, tratto di penetrazione urbana della SP43. La Via Sa Gruxi presenta una carreggiata stradale di circa 3,00 metri con doppio senso di circolazione e una pavimentazione in asfalto in buone condizioni. **Il progetto prevede** ancora una percorrenza in sede promiscua con i veicoli motorizzati (**DBC.S3**).

La ciclovia prosegue per 80 m a sinistra lungo la Via Roma (foto 23), che si presenta con una sezione di larghezza pari a 6,00 m, una corsia per senso di marcia e fondo in asfalto in buone condizioni. Anche in questo tratto **il progetto prevede** la percorrenza in sede promiscua con i veicoli e il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4**). È inoltre prevista l'implementazione dei sistemi di compatibilità ciclabile per favorire la moderazione della velocità dei veicoli.

In corrispondenza dell'intersezione tra la Via Fani e la Via Sa Gruxi e dell'intersezione tra la Via Sa Gruxi e la Via Roma è prevista la realizzazione di due attraversamenti a raso sicuri e segnalati attraverso il tracciamento della sede ciclabile e la posa di opportuna segnaletica verticale (**I2PUB.01**).

Terminato il tratto lungo la Via Roma il percorso prosegue a destra in Via Guglielmo Marconi per circa 60 m, e in Via Is Tellaias per circa 210 m. La Via Guglielmo Marconi (foto 24) presenta una pavimentazione in lastricato e una sezione di larghezza pari a 5,50 m con doppio senso di marcia. La Via Is Tellaias (foto 25), anch'essa caratterizzata da un doppio senso di marcia, presenta un fondo in asfalto in buone condizioni e una sezione di larghezza pari a 4,50 m. **Il progetto prevede** ancora una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4**).

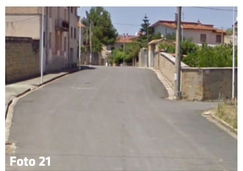


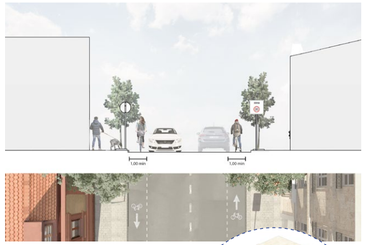
Foto 21

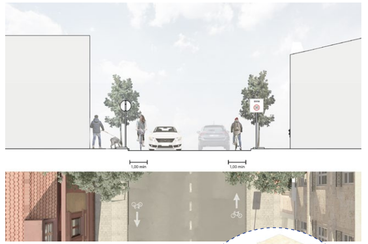
Foto 22

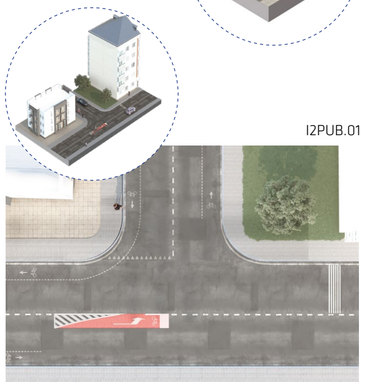
Foto 23

Foto 24

Foto 25


DBC.S4

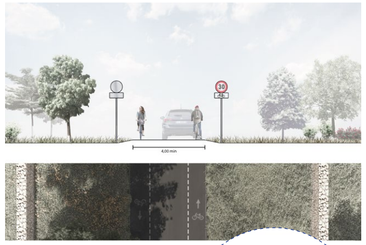

DBC.S3

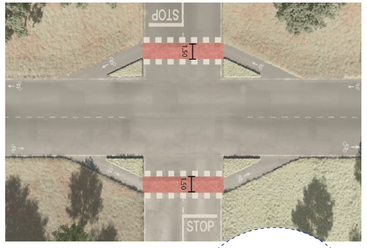

I2PUB.01

Lasciatosi alle spalle il centro abitato, l'itinerario prosegue attraverso il territorio comunale di Baressa in direzione sud ovest verso il centro urbano di Gonnoscodina, ricalcando una strada vicinale che attraversa i territori dei due comuni confinanti e si sviluppa per circa 3,8 km (di cui 1,8 km in quello di Baressa e 1 km in quello di Gonnoscodina). La strada vicinale si presenta con una sezione in leggero rilevato e una pendenza media del 2% e risulta composta da vari tratti che presentano caratteristiche disomogenee, in particolare:

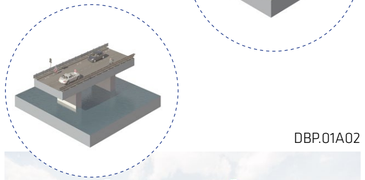
- un primo tratto di circa 630 m, che presenta fondo in asfalto mediamente ammalorato e una larghezza della carreggiata di 4,50 m, nel quale **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, possibile per via della bassa intensità di traffico. **L'intervento prevede** la sistemazione della pavimentazione ove ammalorata e il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.01A02.S4**). In questo primo tratto la ciclovia attraversa il sottopasso della Circonvallazione, situato a 130 m dall'inizio del tratto e che si sviluppa per una lunghezza di 7,00 m;
- un secondo tratto di circa 740 m, che presenta fondo in asfalto mediamente ammalorato e una larghezza della carreggiata di 4,00 m (**SDBV.A**), nel quale **il progetto prevede** sempre una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, in continuità col tratto precedente, la sistemazione della pavimentazione ove ammalorata e il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.01A02.S4**);
- un terzo tratto di circa 410 m, con una pavimentazione in terra battuta di larghezza pari a circa 3,00 m (**SDBV.H**), nel quale **il progetto prevede** sempre una percorrenza in sede promiscua con i veicoli. In questo caso **l'intervento prevede** l'allargamento della sezione stradale a 4,00 m che comprende la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm, ovvero il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.01H.S4**). In corrispondenza della conclusione del tratto, l'itinerario attraversa la SP43 (foto 26), nel quale è previsto la realizzazione di un attraversamento a raso sicuro e segnalato, implementando i sistemi di compatibilità ciclabile oltre alla segnaletica verticale e orizzontale, per favorire la moderazione della velocità dei veicoli che percorrono la SP43, ovvero prevedendo un impianto di illuminazione dedicato e adeguatamente protetto (**A2PEB.01X**);
- un quarto tratto, di circa 660 m (in corrispondenza del quale si fa ingresso nel territorio comunale di Gonnoscodina), con una sezione di 4,00 m di larghezza e fondo in terra battuta in buono stato, nel quale **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua e il rifacimento della pavimentazione in asfalto, ovvero l'implementazione dei sistemi di compatibilità ciclabile tramite posa di segnaletica verticale e orizzontale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.01H.S4**);
- un quinto tratto, di circa 1,3 km, che presenta fondo in asfalto mediamente ammalorato e una carreggiata stradale di circa 4,00 m (**SDBV.A**), nel quale **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, in continuità col tratto precedente, la sistemazione della pavimentazione ove ammalorata e il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.01A02.S4**). All'interno di questo tratto (dopo circa 700 m), l'itinerario attraversa un corso d'acqua utilizzando un ponte carrabile esistente di luce pari a 30 m e barriere laterali di protezione in ottimo stato (**DBP.01A02**).

Foto 26


DBV.01A02.S4 - DBV.01H.S4



A2PEB.01X


DBP.01A02

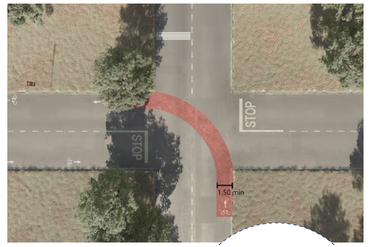
L'itinerario interseca una serie di accessi privati e strade vicinali a bassissima intensità di traffico a servizio dei fondi agricoli, in corrispondenza dei quali **il progetto prevede** adeguata sistemazione e messa in sicurezza, ovvero l'implementazione della segnaletica verticale e orizzontale (**I2PEV.01**).
Al termine della strada vicinale il percorso giunge alle porte settentrionali del centro abitato di Gonnoscodina che attraversa per circa 1,1 km, in direzione sud ovest. L'itinerario urbano ha origine nella Strada di Circonvallazione (foto 27) che percorre per circa 270 m. La strada si presenta con una carreggiata stradale larga 6,00 m, una corsia per senso di marcia e pavimentazione in asfalto in buono stato di conservazione. Nei primi 120 m (sino all'intersezione con una strada vicinale posta a sinistra) è presente un marciapiede sul lato sinistro di larghezza pari a 1,80 m. **Il progetto prevede** la percorrenza in sede promiscua con i veicoli, dato il basso flusso veicolare, ovvero l'organizzazione di una Zona 30 urbana e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale, in particolare attraverso il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4**).
Successivamente l'itinerario si immette sulla destra nella Via Nazario Sauro (foto 28) e la percorre per 230 m per poi proseguire, per ulteriori 75 m circa, lungo la Via San Daniele. La Via Nazario Sauro ha una sezione stradale di larghezza pari a 4,50 m, fondo in asfalto in buono stato di conservazione e circolazione a senso unico. Anche la Via San Daniele (foto 29) è una strada a senso unico con fondo in asfalto in buone condizioni e con una sezione di larghezza pari a 4,50 m. In entrambe le strade **il progetto prevede** l'istituzione di un senso unico eccetto bici (**DBCS.S4**), che consente al flusso ciclabile di percorrere la strada in piena sicurezza anche in senso contrario rispetto al flusso veicolare.
L'intervento prevede la delimitazione orizzontale, tramite una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) e la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h per agevolare la percorrenza del flusso veicolare e ciclabile promiscuo.
Giunto all'intersezione (**intersezione 2**), il percorso prosegue a destra lungo la Via Roma (foto 30), tratto di penetrazione urbana della SP46, per circa 50 metri. La strada presenta una carreggiata stradale larga circa 8,00 m e marciapiedi di larghezza variabile tra 1,50 e i 2,00 m su entrambi i lati, una corsia per senso di marcia e pavimentazione in asfalto in buone condizioni. Lungo questo tratto **il progetto prevede** una percorrenza promiscua con i veicoli (**DBC.S4**) ed un conseguente intervento sulle regole d'uso mediante l'inserimento di una Zona 30: saranno implementati i sistemi di compatibilità ciclabile oltre alla segnaletica verticale e orizzontale, per favorire la moderazione della velocità.
Si prevede inoltre il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.).

Foto 27

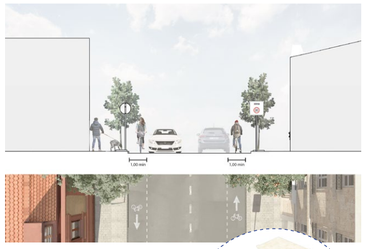
Foto 28

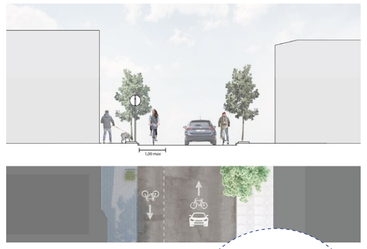
Foto 29

Foto 30



I2PEV.01


DBC.S4


DBCS.S4

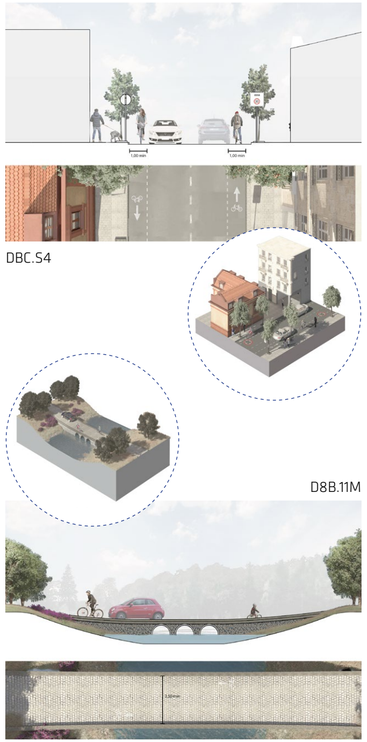
Giunto all'intersezione con la Via Morgongiori, posta a sinistra, l'itinerario prosegue lungo la stessa per 150 m, lambendo l'area del parco comunale e la Chiesa di San Daniele. La Via Morgongiori, caratterizzata da un doppio senso di marcia, presenta una larghezza di 6,50 m e fondo in asfalto in buono stato di conservazione. Sono presenti inoltre i marciapiedi su entrambi i lati di larghezza parti a 1,00 m ciascuno. **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli, attraverso l'organizzazione di una Zona 30 urbana, e l'indicazione della sede ciclabile mediante posa di segnaletica verticale e opportuna segnaletica orizzontale, col tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4**).A questo punto, la ciclovia lascia il centro urbano di Gonnoscodina (in corrispondenza dell'intersezione con il Vico I Mogoro) per proseguire attraverso l'agro in direzione Masullas. Il percorso prosegue ancora lungo la Via Morgongiori per 300 m, in ambito periurbano, lungo i quali oltrepassa la SP46 mediante un sottopasso carrabile esistente (foto 31). Anche in questo tratto il percorso si sviluppa in sede promiscua con i veicoli, trattandosi di una strada a bassissimo traffico, e prevede il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.S4**). Terminata la Via Morgongiori, l'itinerario si immette in una strada vicinale posta in sinistra, che si sviluppa in direzione ovest collegando i territori comunali di Gonnoscodina e Masullas. L'itinerario prosegue per circa 3,6 km (di cui 1,7 in territorio di Gonnoscodina e 1,9 in territorio di Masullas) lungo la suddetta strada vicinale, la quale si presenta con una larghezza di 4,00 m e fondo in terra battuta in buono stato (foto 32). Questo tratto presenta un primo tratto di 1,3 km in salita (livelletta media del 5%) e un secondo tratto di 2,3 km in discesa (livelletta media del -5%). In considerazione della natura rurale della strada e dei bassissimi volumi di traffico che vi si registrano, **il progetto prevede** la percorrenza in sede promiscua con i veicoli e l'implementazione dei sistemi di compatibilità ciclabile. **L'intervento prevede** la sistemazione del fondo stradale con stabilizzato misto cava, la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h e l'inserimento di specifica segnaletica verticale (**DBV.09H**). Inoltre, saranno implementati i sistemi di compatibilità ciclabile per favorire il rallentamento delle auto. Lungo la strada vicinale l'itinerario attraversa un guado, posto a circa 2,7 km, in corrispondenza del quale **il progetto prevede** la messa in sicurezza dello stesso per consentire l'adeguato deflusso delle acque (**D8B.11M**).

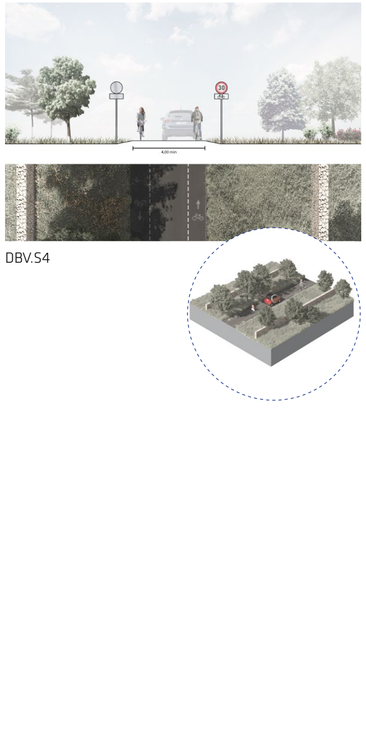
A questo punto l'itinerario giunge all'intersezione con la SP99 (foto 33) e l'attraversa per proseguire lungo la Via Trieste. Il superamento della SP99 richiede la realizzazione di un attraversamento ciclabile a raso, sicuro e segnalato, delimitato da due strisce bianche discontinue e messo in sicurezza mediante segnaletica orizzontale, verticale e dispositivi di moderazione della velocità tra cui dissuasori ottici ed acustici, cambiamento cromatico della pavimentazione e adeguata illuminazione (**intersezione 3**).

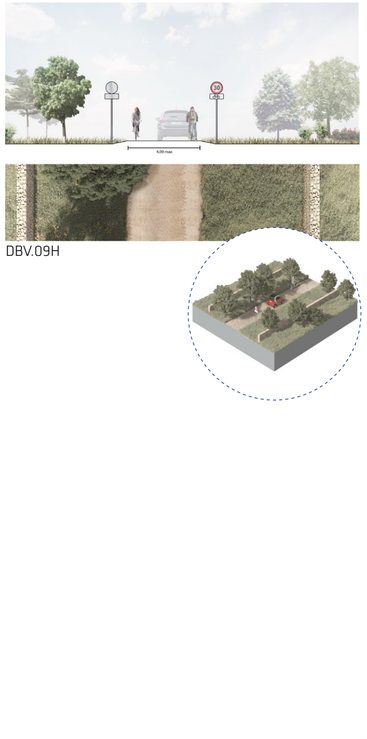
Foto 31

Foto 32

Foto 33


DBC.S4


DBV.S4


DBV.09H

D8B.11M

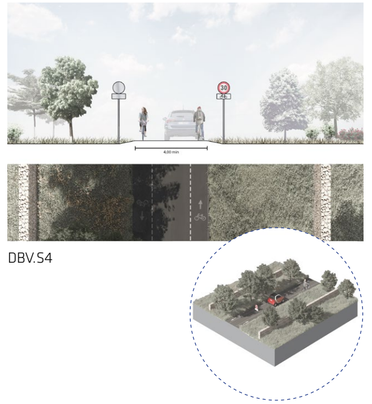
L'itinerario prosegue in direzione ovest per circa 300 m verso il centro urbano di Masullas attraverso la Via Trieste che è caratterizzata da una carreggiata di larghezza pari a 6,50 m, doppio senso di marcia e fondo in asfalto in buone condizioni (foto 34). **Il progetto prevede** ancora una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.S4**).
Giunto alle porte del centro urbano di Masullas, il percorso prosegue per circa 50 m sulla Via Trieste, che in ambito urbano si presenta con i marciapiedi ambo i lati in maniera discontinua, e la percorre ancora in sede promiscua. Trattandosi di ambito urbano, **il progetto prevede** l'organizzazione di una Zona 30 e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4**).
Successivamente, la ciclovia prosegue in direzione ovest sulla Via Tuveri (foto 35)per circa 160 m. La strada è caratterizzata da un doppio senso di marcia, una sezione di larghezza di 4,50 m e fondo in asfalto in buono stato di conservazione. In continuità col tratto precedente, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua e l'istituzione di una Zona 30 (**DBC.S4**).
Al termine della Via Tuveri il percorso prosegue attraverso, rispettivamente, la Via Giuseppe Verdi (per 90 m - foto 36) e la Via Nazionale (per 700 m). La prima presenta una carreggiata a doppio senso di marcia di larghezza pari a 5,50 m e fondo in asfalto in buono stato di conservazione, mentre la seconda (foto 37), tratto di penetrazione urbana della SP44, presenta una carreggiata a doppio senso di marcia di larghezza pari a 7,00 m, fondo in asfalto in buono stato di conservazione e marciapiedi lungo il suo sviluppo di larghezza variabile tra 1,00 m e i 2,50 m. **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli ed un conseguente intervento sulle regole d'uso mediante l'istituzione di una Zona 30: saranno implementati i sistemi di compatibilità ciclabile oltre alla segnaletica orizzontale e verticale, per favorire la moderazione della velocità dei veicoli che passano da un ambito extraurbano ad un ambito urbano. Il percorso ciclabile all'interno di quest'area sarà quindi percorribile in sede promiscua con i veicoli, con la velocità di 30 km/h imposta. Sarà inoltre tracciata una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4**).
All'interno del centro urbano è inoltre prevista la segnalazione opportuna delle intersezioni con le strade urbane che si immettono sulla viabilità interessata dal percorso ciclabile (**I2PUB.01**).

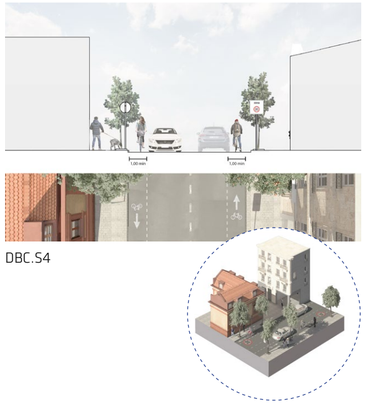
Foto 34

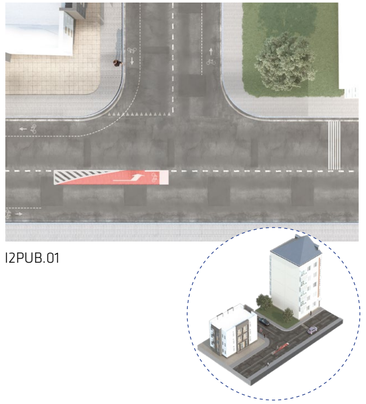
Foto 35

Foto 36

Foto 37


DBV.S4

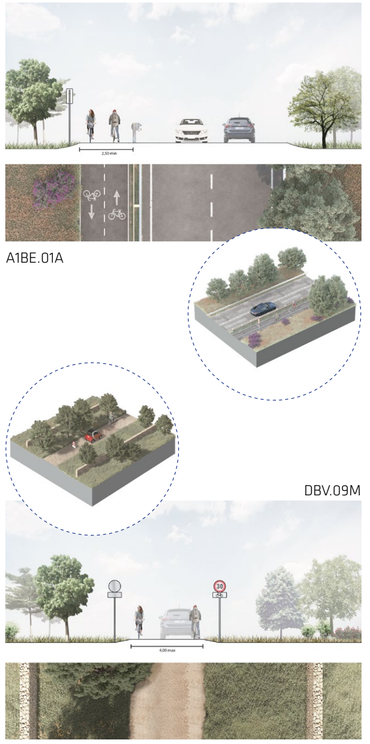

DBC.S4


I2PUB.01

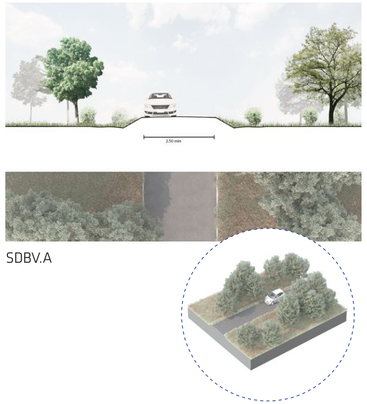
L'itinerario lascia il centro urbano di Masullas in corrispondenza dell'intersezione con la Via Oristano, per dirigersi verso il centro abitato di Mogoro attraverso la SP44 (foto 38), che si caratterizza come segue:
- un primo tratto di circa 230 m, in cui si presenta con una sezione in trincea, una carreggiata larga 9,50 m, banchine laterali pavimentate da 1,00 m ciascuna e muro di sostegno sul lato destro (SEPPM**.M**). **Il progetto prevede** il risezionamento della strada (due corsie da 3,50 m e due banchine da 0,80 m) per recuperare lo spazio necessario all'inserimento di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale sul lato destro della piattaforma stradale, con una sezione di 2,50 m e guard-rail di protezione (**A1BE.01A**). In questo tratto il percorso attraversa un sottopasso, utile al superamento della SP99, ad una distanza di 70 m, con una luce di 15 m. Quest'ultimo si presenta con le medesime caratteristiche del tratto in esame, per cui anche l'intervento sarà unitario. Infine, si specifica che il passaggio tra la sede promiscua in ambito urbano e la sede propria in ambito extraurbano avviene attraverso l'inserimento di un attraversamento ciclabile monodirezionale a raso, sicuro, segnalato ed adeguatamente illuminato, che consente di confluire i due flussi ciclabili sul lato destro della piattaforma stradale (**A1MEB.01**);
- un secondo tratto di 260 m, in cui la SP44 si presenta in leggero rilevato con una carreggiata di larghezza pari a 7,00 m, banchine in terreno naturale su entrambi i lati di larghezza pari a 0,80 m ciascuna e pavimentazione in asfalto in buono stato (SEPPR**.02**). **Il progetto prevede** l'inserimento di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale in allargamento alla piattaforma stradale di larghezza pari a 2,50 m e separata dalle corsie veicolari tramite un guard-rail. **L'intervento prevede** un riporto di terreno adeguato al fine di uniformare la quota della ciclovia a quella della strada, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm (**A1BE.01M.03**). Lungo questo tratto sono presenti diversi accessi privati, che saranno adeguatamente sistemati per consentire l'attraversamento della ciclovia.
Giunto all'intersezione con la Via Mazzini, posta a destra rispetto alla SP44, l'itinerario la percorre in direzione sud ovest per 325 m, abbandonando la strada provinciale e immettendosi in questo modo nel territorio comunale di Mogoro. La Via Mazzini è una strada periurbana con una pendenza media del 4% che si presenta in leggero rilevato con una carreggiata stradale di larghezza pari a 2,50 m, fondo in terra naturale (foto 39) e delimitata da vegetazione arbustiva. In considerazione della natura rurale della strada, utilizzata prevalentemente per l'accesso ai fondi agricoli che vi si affacciano, e dei conseguenti bassissimi volumi di traffico che vi si registrano, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli. L'intervento comprende l'allargamento della sezione stradale a 4,00 m, la sistemazione del fondo esistente con stabilizzato misto cava, la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h e l'inserimento di specifica segnaletica verticale, ovvero l'implementazione dei sistemi di compatibilità ciclabile per favorire il rallentamento delle auto (**DBV.09M**).

Foto 38

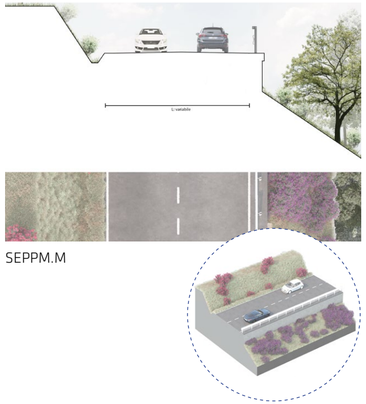
Foto 39



SEZIONI STATO DI FATTO



SDBV.A



SEPPM.M

SEPPR.02

TERZO TRATTO

MOGORO - TERRALBA

Lunghezza: 17,12 km
Origine: margine nord di Mogoro
Fine: margine sud di Terralba
Aree di cicloservizi presenti:
stazione ferroviaria di Uras: area di sosta semplice urbana

Legenda colori mappa

- Percorso viola - ciclovia in sede promiscua valicabile
- Percorso arancio - ciclovia in sede promiscua
- Percorso nero - ciclovia su altri tratti
- Intersezioni
- Cicloservizi

Punti di interesse

Nuraghe Cuccurada,
Mogoro

Nuraghe sa Domu Beccia,
Uras

Chiesa di Sant'Antonio da Padova,
Uras

FINE
Territorio Comunale di Terralba

INIZIO
Territorio comunale di Mogoro

TORNA ALLA MAPPA

Il percorso ciclabile raggiunge il centro urbano di Mogoro e prosegue sempre attraverso Via Mazzini, che in questo tratto di circa 220 m si presenta con una carreggiata di 5,00 m a doppio senso di marcia e fondo in asfalto in buono stato. **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua, l'organizzazione di una Zona 30 urbana e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4**).

Raggiunta l'intersezione con la Via Gramsci, tratto di penetrazione urbana della SP44, la ciclovia prosegue lungo la stessa per ulteriori 760 m in direzione sud ovest. La Via Gramsci (foto 40) presenta una sezione di larghezza pari a 7,00 m, fondo in asfalto in buono stato di conservazione e marciapiedi di larghezza variabile compresa tra 1,50 m e 2,00 m. **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua così caratterizzata:

- in un primo tratto di circa 220 m, in cui la strada è a doppio senso di circolazione attraverso il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4**);
- in un secondo tratto di circa 540 m, in cui la strada è a senso unico di circolazione attraverso l'istituzione di un senso unico eccetto bici (**DBCS. S4**), che consente al flusso ciclabile di percorrere la strada in piena sicurezza anche in senso contrario rispetto al flusso veicolare. **L'intervento prevede** la delimitazione orizzontale, tramite una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, e corredata da pittogramma. (Art. 3, comma 12-ter, C. d. S.).

Occorrerà inoltre modificare le regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h per agevolare la percorrenza del flusso veicolare e ciclabile promiscuo.

Successivamente il percorso si snoda in direzione nord per ulteriori 50 m lungo la Via Nuova per poi proseguire nella Via Kolbe in direzione nord ovest. La Via Nuova, tratto di penetrazione urbana della SP73, presenta una carreggiata stradale di 7,00 m, una corsia per senso di marcia, fondo in asfalto in buono stato di conservazione e marciapiedi ambo i lati di larghezza compresa tra 1,00 m e 1,50 m (foto 41). La Via Kolbe presenta due tratti con caratteristiche differenti:

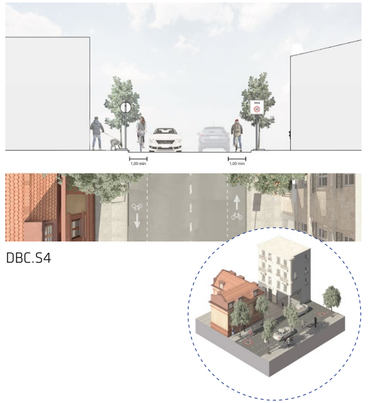
- un primo tratto, di circa 85 m, caratterizzato da un senso unico di circolazione con fondo in asfalto in buono stato di conservazione e una sezione di larghezza pari a 4,50 m;
- un secondo tratto, di circa 340 m, caratterizzato da un doppio senso di marcia con fondo in asfalto in buon stato di conservazione e una sezione di larghezza pari a 6,00 m.

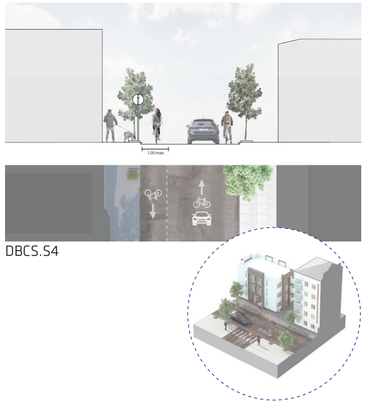
Proseguendo ancora in sede promiscua con i veicoli, **il progetto prevede**:

- per il tratto a doppio senso di marcia il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC. S4**);
- per il tratto a senso unico l'istituzione di un senso unico eccetto bici (**DBCS. S4**), che consente al flusso ciclabile di percorrere la strada in piena sicurezza anche in senso contrario rispetto al flusso veicolare. **L'intervento prevede** la delimitazione orizzontale, tramite una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, e correlata da pittogramma. (Art. 3, comma 12-ter, C. d.S.).

Foto 40

Foto 41


DBC.S4


DBCS.S4

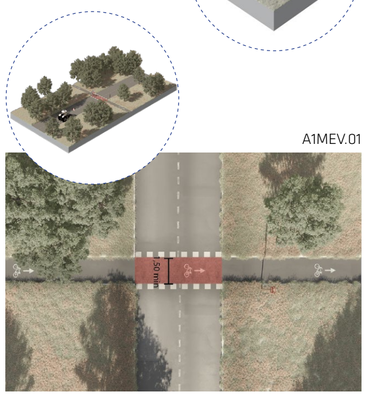
Il percorso lascia il centro urbano di Mogoro in corrispondenza dell'intersezione tra la Via Kolbe e la Via Miali Santu, proseguendo a sinistra attraverso la strada comunale che conduce alla SP99 (foto 42) che percorre per 280 m. Questa si presenta con una sezione stradale in leggero rilevato, larga 5,50 m, fondo in asfalto in buono stato e due banchine pavimentate di larghezza pari a 0,50 m e delimitata da cordoli in c.a. **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e la realizzazione di interventi di compatibilità ciclabile tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.S4**).
Giunta all'intersezione con una strada vicinale posta in sinistra all'altezza del campo sportivo (foto 43), la ciclovia si porta su di essa con un attraversamento a raso monodirezionale sicuro e segnalato (**I2PEB.01**), prosegue per 50 m per poi svoltare a destra e immettersi in una strada vicinale che conduce a Via Is Carrelis.
La strada vicinale si sviluppa in direzione sud ovest per 650 m e presenta una sezione stradale in leggera trincea larga circa 2,50 m e pendenza media dell'1%, delimitata da recinzioni in rete metallica e muretti a secco e un fondo in terra battuta. **Il progetto prevede** sempre una percorrenza in sede promiscua, data la natura della strada (bassissimi volumi di traffico), l'allargamento della sezione stradale a 4,00 m, ricavata nello spazio disponibile tra il sedime attuale della strada e le recinzioni laterali, la sistemazione del fondo stradale con stabilizzato misto cava ove ammalorato, la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h e l'inserimento di specifica segnaletica verticale (**DBV.09M**).
Giunto all'intersezione con la Via Is Carrelis, l'itinerario prosegue in destra lungo la stessa, dirigendosi verso la SP99 per 35 m. Questo breve tratto si presenta al livello del piano di campagna, con una carreggiata stradale larga 7,00 m in asfalto in buono stato di conservazione. Lungo questo tratto **il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria, ricavata in allargamento della piattaforma stradale sul lato destro, delimitata dalle corsie veicolari attraverso un guard-rail di protezione (**A1BE.01M**). Il passaggio dalla sede promiscua alla sede propria avviene tramite un attraversamento ciclabile monodirezionale a raso in corrispondenza dell'intersezione tra la strada vicinale e la Via Is Carrelis, che consente di portarsi sul lato destro della carreggiata stradale lungo la sede propria (**A1MEV.01**).
La ciclovia giunge all'intersezione a rotatoria con la SP99 (foto 44) e l'attraversa per proseguire in direzione ovest lungo l'agro di Mogoro. La rotatoria presenta quattro bracci di ingresso, una corona giratoria di larghezza pari a 6,70 m circa e fondo in asfalto in buone condizioni. **Il progetto prevede** l'adeguamento della rotatoria esistente attraverso l'inserimento di una corsia ciclabile posta nella parte più esterna della corona giratoria di larghezza pari a 1,50 m, colorata e delimitata da una linea bianca discontinua (**CRE.01**).

Foto 42

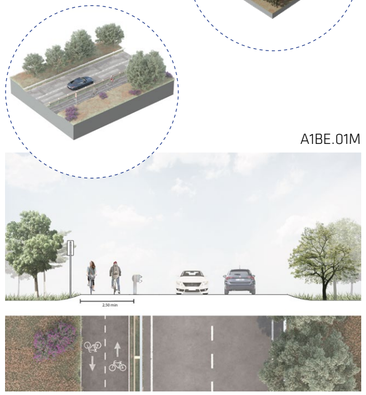
Foto 43

Foto 44

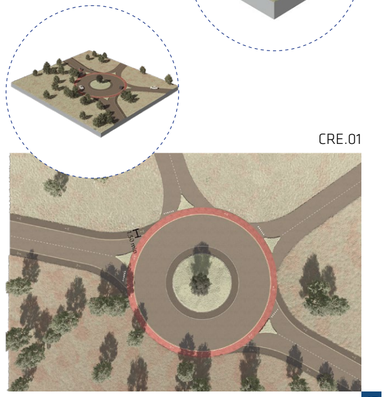
DBV.S4


A1MEV.01

I2PEB.01


A1BE.01M

DBV.09M


CRE.01

Superata la rotatoria, l'itinerario prosegue per 2,2 km lungo una strada vicinale in direzione ovest (foto 45). La strada presenta una sezione di circa 5,00 m in leggero rilevato e una pendenza media del 4% (in discesa nella direzione di illustrazione), fondo in asfalto in buono stato di conservazione e doppio senso di marcia (**SDBV.A**). Considerata la bassa intensità di traffico presente, in quanto la suddetta strada viene utilizzata principalmente dai frontisti per l'accesso ai terreni agricoli, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e l'inserimento di dispositivi di compatibilità ciclabile, ovvero il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.S4**).

A questo punto l'itinerario giunge all'intersezione con due strade vicinali e prosegue in destra superando un corso d'acqua attraverso un ponte esistente, caratterizzato da una luce di 12 m, una sezione di larghezza pari a 5,00 m, con elementi di protezione laterale in pessimo stato e una pavimentazione in terra battuta (foto 46 - **SDB.P.A.03G**). **Il progetto prevede** la sostituzione degli elementi di protezione e il posizionamento di segnaletica orizzontale e verticale (N3).

Superato il corso d'acqua la ciclovia prosegue in sinistra sempre lungo una strada vicinale che ricalca per 160 m. La strada è caratterizzata da una sezione stradale in leggero rilevato, larga 4,00 m e con pavimentazione in terra battuta. **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli in quanto si tratta di una zona extraurbana caratterizzata da un volume di traffico molto ridotto, ovvero il rifacimento della pavimentazione in stabilizzato misto cava e la posa di adeguata segnaletica verticale (**DBV.09H**).

Da qui, prosegue superando un canale utilizzando un ponte esistente. (foto 47) Questo si presenta con una luce di 20 m, larghezza pari a 4,60 m, barriere laterali mediamente ammalorate e pavimentazione in asfalto mediamente ammalorato (**SDB.P.A.03G**). **Il progetto prevede** sempre una percorrenza in sede promiscua, con la sistemazione della pavimentazione e la sostituzione delle barriere laterali di protezione (**DBP.01A02**).

Superato il corso d'acqua la ciclovia svolta a sinistra in direzione sud ovest attraverso una strada vicinale per circa 1,6 km, caratterizzata da una pendenza media del -1% (discesa), sezione stradale in leggero rilevato, larghezza della piattaforma stradale pari a 4,00 m e fondo in terra naturale (foto 48). **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, la sistemazione del fondo stradale con stabilizzato misto cava ove ammalorato, la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h e l'inserimento di specifica segnaletica verticale (**DBV.09H**). Lungo questo tratto sono inoltre presenti cinque ponticelli stradali necessari al superamento di altrettanti canali d'acqua. I ponti si presentano con una luce di 10 m circa, una pavimentazione in terra battuta e delimitati da barriere di protezione anch'esse in buono stato. Gli stessi si trovano rispettivamente a 270 m, 600 m, 830 m, 1,0 km e 1,3 km dall'inizio del tratto.

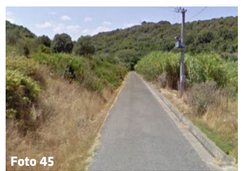


Foto 45

Foto 46

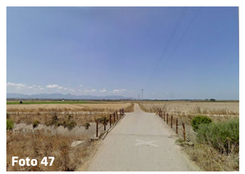
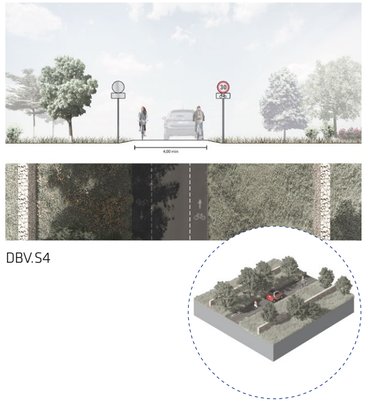
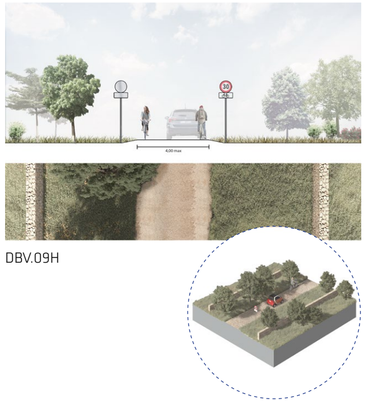
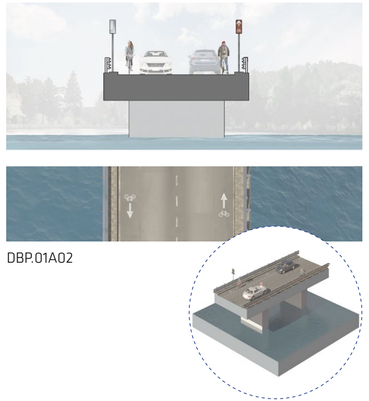


Foto 47

Foto 48


DBV.S4


DBV.09H

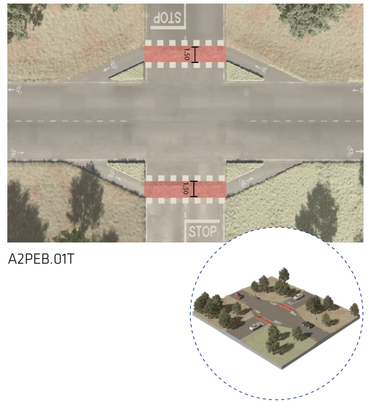

DBP.01A02

L'itinerario giunge all'intersezione con la Complanare Est della SS131 e prosegue in direzione nord lungo la stessa per 580 m. Qui è prevista la sistemazione di un attraversamento sicuro per dare continuità alla c
iclovia tra le due sedi promiscue (**A2PEB.01T**). La Complanare Est, trattandosi di una strada di servizio, risulta interessata da bassi volumi di traffico che permettono una coesistenza in sicurezza tra veicoli e velocipedi. La stessa si presenta:
- in un primo tratto di 120 m con una sezione stradale in rilevato su un tratto pianeggiante, una carreggiata a doppio senso di marcia, una sezione di larghezza complessiva pari a 7,00 m e fondo in asfalto in buono stato (foto 49 - **SEPSR.02**), delimitata da guard-rail su entrambi i lati. **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli, attraverso l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBO.S4**). Inoltre, si propone la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h, attualmente di 50 km/h;
- in un secondo tratto di 260 m con una sezione stradale in rilevato su un tratto in leggera salita, una carreggiata a doppio senso di marcia, una sezione di larghezza complessiva pari a 7,00 m e fondo in asfalto in buono stato (foto 50). **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli, attraverso l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBO.S4**). Inoltre, si propone la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h, attualmente di 50 km/h;
- in un terzo tratto di 200 m con una sezione stradale sempre in rilevato su un tratto in salita (pendenza media del 4%), utile al raggiungimento del sovrappasso della SS131, con una carreggiata a doppio senso di marcia, una sezione di larghezza complessiva pari a 7,00 m e fondo in asfalto in buono stato, delimitata da guard-rail su entrambi i lati (foto 51 - **SDB.P.A.01G**). **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli, attraverso l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBO.S4**). Inoltre, si propone la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h, attualmente di 50 km/h.

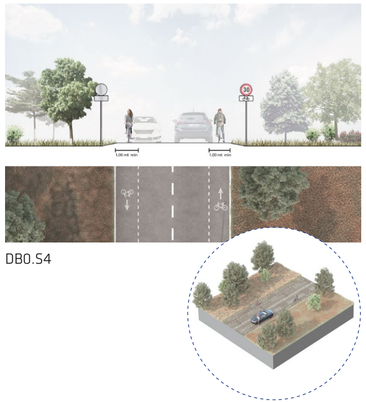
Foto 49

Foto 50

Foto 51



A2PEB.01T

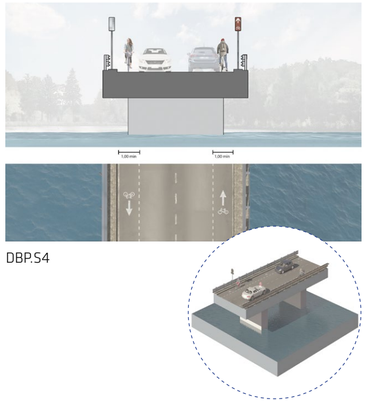

DB0.S4

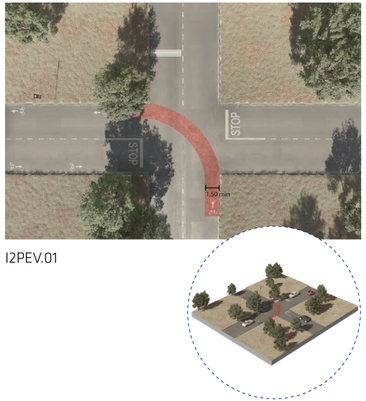
Al termine dei 580 m il percorso svolta in sinistra ed utilizza un sovrappasso stradale sulla SS131 il quale presenta una sezione di circa 9,00 m, caratterizzato dalla presenza di fondo in asfalto in buono stato, di opere di protezione laterale in buono stato di conservazione e uno sviluppo di circa 180 m (foto 52 - **SDB.P.A.01G**). Anche in questo tratto **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli. **L'intervento prevede** la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h e l'inserimento di specifica segnaletica verticale e orizzontale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBP.S4**). In corrispondenza delle intersezioni poste prima e dopo il tratto in sovrappasso **si prevede** la realizzazione di attraversamenti ciclabili sicuri e segnalati, delimitati da due strisce bianche discontinue e messi in sicurezza mediante segnaletica orizzontale, verticale e dispositivi di moderazione della velocità, tra cui dissuasori ottici ed acustici, cambiamento cromatico della pavimentazione e illuminazione (**I2PEV.01 - intersezione 4**). Il percorso prosegue in destra attraverso la Complanare Ovest (foto 53) in direzione nord, raggiungendo il territorio comunale di Uras dopo 620 m. Questo tratto si sviluppa per un totale di 2 km, parallelamente alla SS131 fino al centro urbano di Uras. La Complanare Ovest, trattandosi di una strada di servizio, risulta interessata da bassi volumi di traffico che permettono una coesistenza in sicurezza tra veicoli e velocipedi. La stessa si presenta:

- in un primo tratto di 520 m con una sezione stradale su rilevato in discesa (pendenza media del -3%), una carreggiata a doppio senso di marcia, una sezione di larghezza complessiva pari a 7,00 m e fondo in asfalto in buono stato, delimitata da guard-rail su entrambi i lati. **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli, attraverso l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBO.S4**). Inoltre, si propone la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h, attualmente di 50 km/h;
- in un secondo tratto di 1,5 km con una sezione stradale in leggero rilevato (**SEPSR.02**) su un tratto pianeggiante, una carreggiata a doppio senso di marcia, una sezione di larghezza complessiva pari a 7,00 m e fondo in asfalto in buono stato. **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli, attraverso l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBO.S4**). Inoltre, si propone la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h, attualmente di 50 km/h. Si precisa che la Complanare Ovest diventa Via Eleonora in corrispondenza dell'intersezione con la Strada di Bonifica posta in sinistra (dopo circa 930 m).

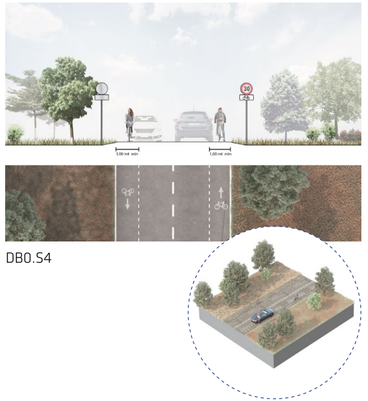
Foto 52

Foto 53


DBP.S4



I2PEV.01


DBO.S4

In corrispondenza dell'intersezione con il raccordo per la SS442, (foto 54) l'itinerario effettua un cambio di tipologia passando dalla sede promiscua ad una sede propria bidirezionale posizionata sul lato sinistro della piattaforma stradale attraverso l'inserimento di un attraversamento ciclabile monodirezionale a raso, sicuro, segnalato ed adeguatamente illuminato, che consente di confluire i due flussi ciclabili sul lato sinistro della piattaforma stradale (**A1MEB.01** – **intersezione 5**). Questo tratto si estende per circa 250 m sino all'intersezione tra la SP47 e Via San Giovanni, in corrispondenza del quale l'itinerario fa il suo ingresso nel centro abitato di Uras. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria, di larghezza pari a 2,50 m ottenuta alla quota del piano carrabile attraverso l'allargamento del rilevato e separata dalla piattaforma stradale attraverso l'inserimento di un guard-rail (**A1BE.01M.03**). **L'intervento prevede** un riporto di terreno adeguato al fine di uniformare la quota della ciclovia a quella della strada, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm.

L'itinerario giunge alle porte del centro abitato di Uras e attraversa la SP47 per proseguire in Via San Giovanni. In corrispondenza dell'attraversamento la ciclovia effettua un cambio di tipologia di sede, passando nuovamente ad una sede promiscua, questo perché non risulta disponibile uno spazio sufficiente per l'inserimento di una sede propria in Via San Giovanni. Per questo motivo in corrispondenza dell'attraversamento si propone la realizzazione di segnaletica orizzontale e verticale, ovvero lo sdoppiamento dei flussi ciclabili e il tracciamento delle due corsie (**intersezione 6**).

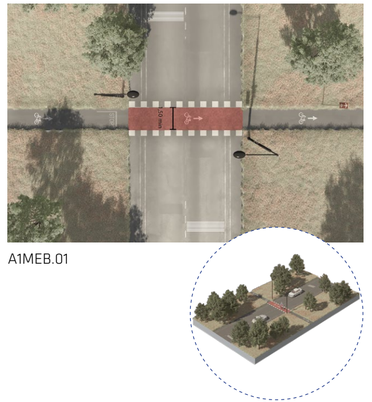
Il percorso ciclabile prosegue in Via San Giovanni per 200 m sino all'intersezione con la Via Eleonora. La Via San Giovanni si presenta doppio senso di circolazione, larga 4,00 m e pavimentata in asfalto in buono stato di conservazione (foto 55). **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, l'organizzazione di una Zona 30 urbana e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4**).

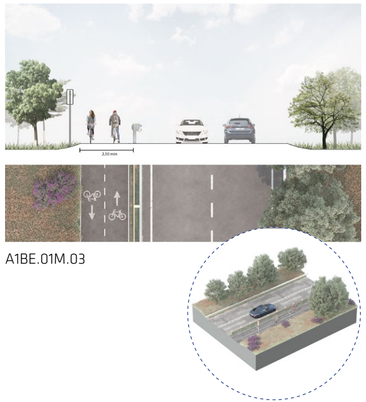
L'itinerario giunge all'intersezione raccordandosi con Via Eleonora D'Arborea (foto 56) e prosegue a sinistra lungo la stessa per 1,2 km sino all'uscita del centro abitato. La strada è caratterizzata da un doppio senso di circolazione, presenta una sezione di larghezza variabile dai 7,00 m agli 8,00 m e fondo in asfalto in buono stato di conservazione. Lungo il suo sviluppo si ha l'alternanza di marciapiedi su ambo i lati di larghezza variabile tra i 0,75 m e i 2,00 m. **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli attraverso l'organizzazione di una Zona 30 urbana e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale, ovvero il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4**).

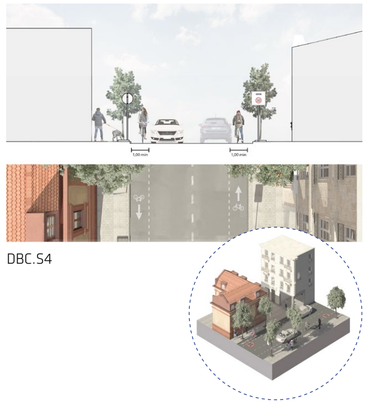
Foto 54

Foto 55

Foto 56


A1MEB.01


A1BE.01M.03


DBC.S4

All'interno del centro urbano di Uras è presente la stazione ferroviaria Uras - Mogoro facente parte della linea ferroviaria Cagliari – Sassari – Porto Torres e Cagliari - Golfo Aranci. Per consentire il suo raggiungimento si propone l'inserimento di una bretella ciclabile di 320 m che dalla Via Eleonora D'Arborea raggiunge la stazione, che rappresenta un importante nodo di scambio di passeggeri e consente di raggiungere le località del nord e del sud Sardegna interessate dalla linea ferroviaria. La bretella ha origine all'intersezione tra la Via Eleonora d'Arborea e la Via Emilio Lussu (foto 57) che percorre per 150 m. La strada presenta un senso unico di circolazione, una carreggiata stradale di 4,50 m e fondo in asfalto in buono stato di conservazione. **Il progetto prevede** l'istituzione di un senso unico eccetto bici (**DBCS.S4**), che consente al flusso ciclabile di percorrere la strada in piena sicurezza anche in senso contrario rispetto al flusso veicolare. **L'intervento prevede** la delimitazione orizzontale, tramite una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, e correlata da pittogramma. (Art. 3, comma 12-ter, C. d. S.). Giunta all'intersezione, la ciclovia prosegue in sinistra nella Piazza Sant'Antonio superando un manufatto ponte, per proseguire in destra nella Via dei Martiri, strada a doppio senso di circolazione con fondo in asfalto in buono stato di conservazione e marciapiedi ambo i lati di larghezza variabile tra i 1,50 m e i 2,20 m. Il percorso ricalca la Via dei Martiri per circa 250 m fino ad incontrare la Via Guglielmo Marconi (foto 58), strada a doppio senso di circolazione di sezione pari a 7,00 m caratterizzata dalla presenza di marciapiedi ambo i lati di larghezza variabile tra i 1,20 m e i 2,00 m. Il percorso raggiunge la stazione ferroviaria dopo circa 150 m. **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli, attraverso l'organizzazione di una Zona 30 urbana, e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale (**DBC.S4**).

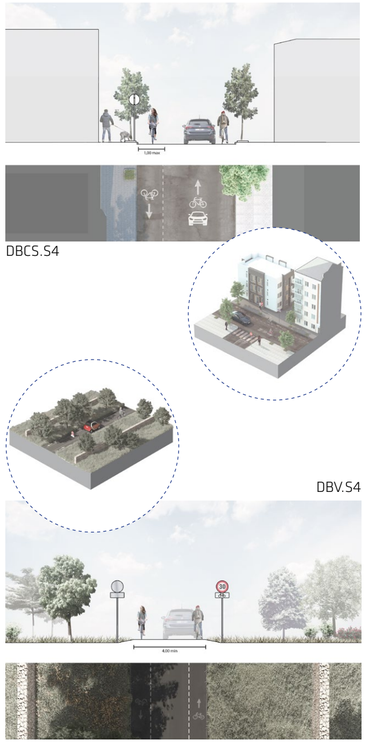
Proseguendo attraverso il percorso principale, l'itinerario abbandona il centro urbano di Uras (foto 59) in corrispondenza del ponte carrabile. Quest'ultimo presenta una sezione di larghezza pari a 7,50 m, una luce di 10,00 m con fondo in asfalto in buono stato di conservazione ed è caratterizzato dalla presenza di opere di protezione laterale in buono stato (**SDB.P.A.01G**). La ciclovia lo percorre ancora in sede promiscua (**DBP.S4**).

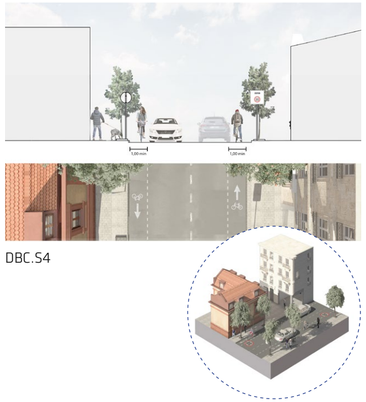
Da qui la ciclovia prosegue in direzione ovest lungo la Strada di Bonifica (consortile Terralba – Uras), verso Terralba. Il tratto, lungo 330 m e con una pendenza media del -3% (in discesa), presenta una sezione in leggero rilevato di larghezza pari a 4,00 m con fondo in asfalto in buono stato di conservazione, caratterizzata da un doppio senso di marcia, delimitata per i primi 230 m da cordoli in c.a. ambo i lati (**SDBV.A**). Considerato il bassissimo flusso di traffico dovuto all'utilizzo limitato della strada (prevalentemente per l'accesso ai fondi agricoli), **il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.S4**).

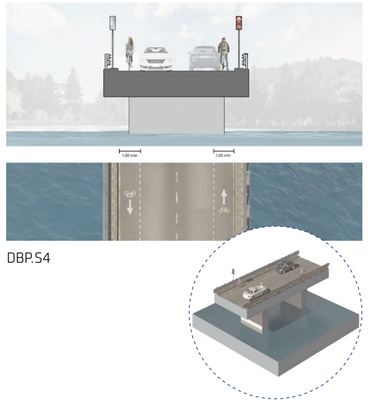
Foto 57

Foto 58

Foto 59




DBC.S4


DBP.S4

Da qui la ciclovia supera un corso d'acqua attraverso un ponte esistente di luce pari a 30 m, largo 8,50 m e pavimentato in asfalto poco ammalorato, caratterizzato dalla presenza di opere di protezione laterale in buono stato di conservazione (foto 60 - **SDB.P.A.01G**). **Il progetto prevede** la percorrenza in sede promiscua e il rifacimento della pavimentazione ove ammalorata (**DBP.01A02**).

L'itinerario prosegue oltre per 310 m in direzione sud sempre lungo la Strada di Bonifica e attraversa la linea ferroviaria, che si presenta con un passaggio a livello dotato di barriere e dispositivi di segnalamento (foto 61). Lungo il tratto di superamento della linea ferroviaria **il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli mediante un intervento relativo alle regole d'uso, l'implementazione dei sistemi di compatibilità ciclabile per favorire il rallentamento delle auto e l'inserimento di specifica segnaletica verticale e orizzontale (**DBV.S4**).

Superata la linea ferroviaria il percorso prosegue ancora lungo la Strada di Bonifica in direzione ovest per ulteriori 2,4 km circa su un tratto pianeggiante che corre parallelamente al canale. La strada presenta una sezione in leggero rilevato di larghezza pari a 3,50 m (foto 62), con fondo in asfalto poco ammalorato nei primi 2,1 km e in terra battuta nei restanti 300 m (SDBV.H), caratterizzata da un doppio senso di marcia. **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli in quanto si tratta di una zona extraurbana interessata da un volume di traffico molto ridotto. **L'intervento prevede** la sistemazione del fondo stradale in stabilizzato misto cava (**DBV.09H**) e la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h, segnalato mediante l'inserimento di specifica segnaletica verticale e orizzontale. Inoltre, saranno implementati i sistemi di compatibilità ciclabile per favorire il rallentamento delle auto.

Raggiunta l'intersezione con un'altra Strada di Bonifica disposta perpendicolarmente, l'itinerario prosegue in sinistra per 300 m e successivamente in destra lungo la Strada Consortile che costeggia il Rio Mogoro (foto 63) per 1 km, di cui 860 m nel territorio comunale di Uras e i restanti 140 m nel territorio comunale di Terralba. La strada presenta una sezione stradale in leggero rilevato di larghezza pari a 4,00 m ed è caratterizzata da un doppio senso di marcia e un fondo in terra battuta in buono stato di conservazione (SDBV.H). Considerato il basso volume di traffico, **il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli, attraverso l'indicazione della sede ciclabile mediante posa di segnaletica verticale (**DBV.09H**).

All'intersezione, l'itinerario prosegue in direzione nord per 800 m verso il centro abitato di Terralba lungo una strada vicinale che si presenta in leggero rilevato, larga 4,00 m e pavimentata in asfalto in buone condizioni (**SDBV.A**). **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli in continuità col tratto precedente e il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.S4**).

Raggiunta l'intersezione con la SP92 (foto 64) la ciclovia l'attraversa a raso con un attraversamento delimitato da due strisce bianche discontinue e messo in sicurezza mediante segnaletica orizzontale, verticale e dispositivi di moderazione della velocità come dissuasori ottici ed acustici, cambiamento cromatico della pavimentazione e adeguata illuminazione (**A2PEB.01X**). Prosegue così lungo la Via Nazionale con un primo tratto extraurbano di circa 260 m nel quale si prevedono gli stessi interventi del tratto precedente (**DBV.S4**), giungendo in questo modo al centro abitato di Terralba.

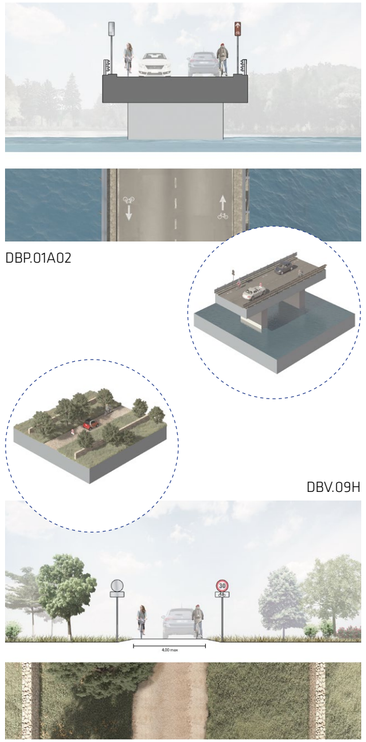
Foto 60

Foto 61

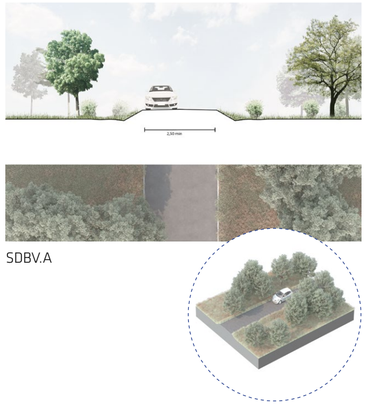
Foto 62

Foto 63

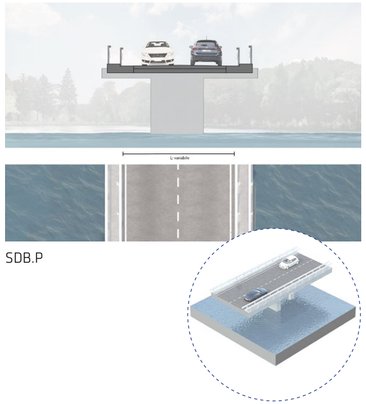
Foto 64



SEZIONI STATO DI FATTO



SDBV.A



SDB.P

SEPSR.02

QUARTO TRATTO

TERRALBA - ARBOREA

Lunghezza: 10,70 km
Origine: Terralba
Fine: margine sud di Arborea
Aree di cicloservizi presenti:
km 114 SS 126: Area di sosta semplice extraurbana

Legenda colori mappa

- Percorso viola - ciclovia in sede promiscua valicabile
- Percorso arancio - ciclovia in sede promiscua
- Percorso blu - ciclovia in sede propria
- Percorso nero - Ciclovia su altri tratti
- Intersezioni
- Cicloservizi

Punti di interesse

Cattedrale di San Pietro, Terralba

Punta Molentis, Villasimius

Spiaggia di Simius, Villasimius

TORNA ALLA MAPPA

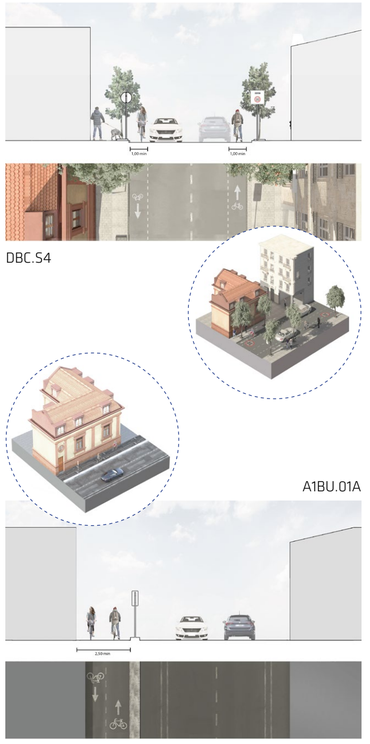
All'interno del centro abitato di Terralba, la ciclovia prosegue lungo la Via Nazionale per 730 m. La Via Nazionale (foto 65) presenta una carreggiata stradale di 7,00 m di larghezza a doppio senso di marcia, una pavimentazione in asfalto e marciapiedi ambo i lati di larghezza variabile tra i 0,75 m e 2,00 m. **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli, attraverso l'organizzazione di una Zona 30 urbana, e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4**).
L'itinerario prosegue in sinistra per 360 m lungo la Via Roma (foto 66), strada a senso unico di marcia con una larghezza di circa 6,00 m e marciapiedi di sezione compresa tra 0,70 m e 1,50 m variabile, con un percorso in sede promiscua con i veicoli attraverso l'istituzione di un senso unico eccetto bici (**DBCS. S4**), che consente al flusso ciclabile di percorrere la strada in piena sicurezza anche in senso contrario rispetto al flusso veicolare. **L'intervento prevede** la delimitazione orizzontale, tramite una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, e correlata da pittogramma. (Art. 3, comma 12-ter, C. d. S.). Occorrerà inoltre modificare le regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h per agevolare la percorrenza del flusso veicolare e ciclabile promiscuo.Giunto alla fine della Via Roma l'itinerario prosegue in destra per 260 m, in corrispondenza della Piazza Guglielmo Marconi, attraverso la Via Porcella, tratto di penetrazione urbana della SS126. Quest'ultima (foto 67) presenta una carreggiata stradale di larghezza pari a 7,00 m articolata in due corsie, una per senso di marcia, nella quale sono presenti inoltre i marciapiedi di circa 1,50 m su ambo i lati. Anche in questo tratto **si prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e la posa di adeguata segnaletica verticale, orizzontale e gli elementi di compatibilità ciclabile (**DBC.S4**).
Lungo la Via Porcella l'itinerario incontra due intersezioni a rotatoria (foto 68), la prima posta a 130 m e la seconda dopo ulteriori 55 m. Entrambe le rotatorie presentano una corona giratoria di 7,00 m e una pavimentazione in asfalto in ottimo stato di conservazione. In corrispondenza di entrambe le rotatorie **il progetto prevede** la realizzazione di una corsia ciclabile colorata sulla parte più esterna della corona giratoria corredata da opportuna segnaletica orizzontale e verticale, che consente un attraversamento in sicurezza per gli utenti (**CRE.01**). Proseguendo in Via Porcella la sezione stradale subisce un incremento di larghezza dovuto alla presenza dei parcheggi in linea (di larghezza pari a 2,00 m) e del marciapiede di sezione compresa tra i 1,50 m e i 2,50 m posti sul lato sinistro della carreggiata. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale lunga 150 m, ricavata sul lato sinistro della carreggiata mediante il risezionamento delle corsie veicolari. La pista ha una larghezza pari a 2,50 m, pavimentazione in asfalto e risulta separata dalle corsie veicolari attraverso un cordolo in c.a. invalicabile (**A1BU.01A**). Infine, si precisa che il passaggio dalla sede promiscua alla sede propria avviene attraverso l'inserimento di un attraversamento ciclabile a raso, sicuro e segnalato, che consente di confluire i flussi ciclabili sul lato sinistro della piattaforma stradale (**A1MURa.01**).

Foto 65

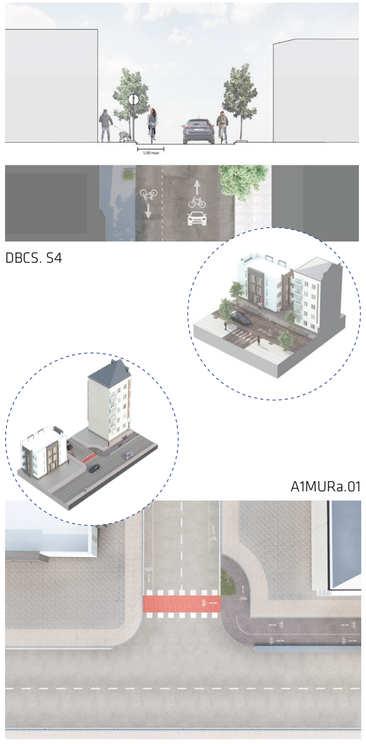
Foto 66

Foto 67

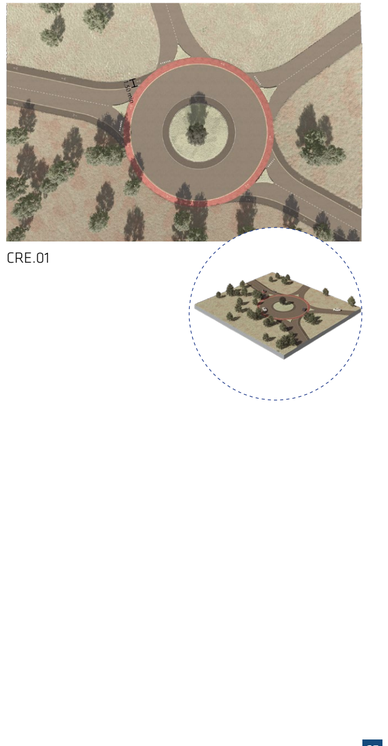
Foto 68


DBC.S4

A1BU.01A


DBCS. S4

A1MURa.01

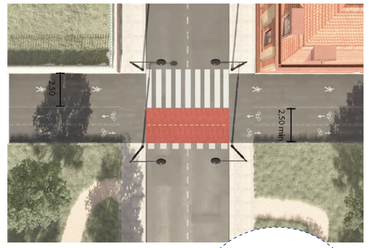

CRE.01

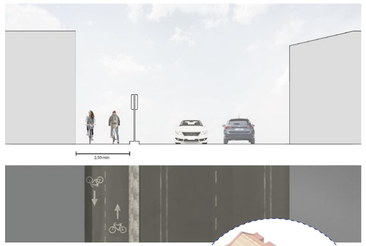
Giunto all'intersezione semaforizzata tra la Via Porcella e la Via Piave (foto 69), ancora tratto di penetrazione urbana della SP61, **il progetto prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile regolato dall'impianto semaforico esistente, opportunamente integrato e segnalato (**A1BURa.01**). Successivamente il percorso prosegue per ulteriori 280 m sempre lungo la Via Porcella, raggiungendo i margini settentrionali del centro urbano di Terralba in corrispondenza della Via Tirso, nel quale **il progetto prevede** ancora la realizzazione di una sede propria sul lato sinistro della carreggiata, in continuità col tratto precedente (**A1BU.01A**). Dai margini settentrionali del centro urbano di Terralba, la ciclovia prosegue in ambito extraurbano parallelamente alla SS126 che connette Terralba a Marrubiu. La SS126 (foto 70) presenta una sezione in leggero rilevato di larghezza complessiva pari a 7,00 m, articolata in due corsie una per senso di marcia, caratterizzata dal limite di velocità a 50 km/h e da fondo in asfalto in buone condizioni (**SEPSR.02**). **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria in allargamento alla piattaforma stradale e alla quota del piano carrabile sempre sul lato sinistro (in continuità con il tratto urbano precedente), di lunghezza pari a 790 m e larghezza di 2,50 m, delimitata dalle corsie veicolari tramite un guard-rail di protezione (**A1BE.01M.03**). **L'intervento prevede** un riporto di terreno adeguato al fine di uniformare la quota della ciclovia a quella della strada, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm. Lungo questo tratto il percorso interseca due accessi privati, posti sul lato sinistro, per i quali si ipotizzano degli attraversamenti semplici e in sicurezza (**A1BEV.01**) e attraversa un corso d'acqua (foto 71) per il quale **il progetto prevede** l'inserimento di un ponte ciclabile indipendente e in affiancamento al ponte stradale esistente, di luce pari a 10 m, larghezza di 2,50 m e parapetti su entrambi i lati di 0,50 m (**A6B.1104**).La ciclovia prosegue ancora in sede propria in sinistra rispetto alla SS126 come nel tratto precedente (**A1BE.01M.03**) sino a raggiungere l'intersezione con una strada vicinale di servizio (Strada di Guardia), parallela al canale. In questo punto la ciclovia si connette con un tratto di ciclovia in sede propria esistente lungo la SS126 che permette di raggiungere il centro abitato di Marrubiu. Sempre da qui, il percorso ciclabile, poco prima della connessione con la ciclovia esistente, svolta sulla sinistra per proseguire lungo la strada di servizio del canale per 1,1 km, la quale presenta una sezione in rilevato di larghezza pari a 3,00 m, delimitata in destra da una rete metallica che assicura un'adeguata protezione dal canale e fondo in terra battuta in buono stato di conservazione . Considerando il volume di traffico limitato, in quanto la strada consente il transito ai soli mezzi autorizzati, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua, attraverso l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica verticale (**DBV.09H**). Lungo la Strada di Guardia è presente un passaggio su un canale d'acqua per il quale è previsto l'inserimento di adeguata protezione laterale tramite l'inserimento di parapetto metallico (N1). Infine, corrispondenza dell'intersezione tra la SS126 e la Strada di Guardia, la ciclovia cambia la propria tipologia di sede passando da una propria alla promiscua attraverso la realizzazione di un attraversamento monodirezionale a raso che consente di omogeneizzare il flusso ciclabile a quello veicolare (**A1MEV.01**).

Foto 69

Foto 70

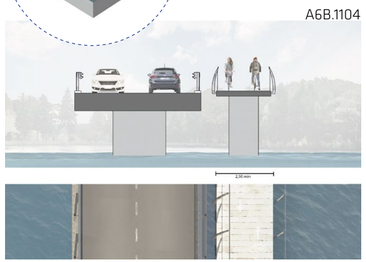
Foto 71


A1BURa.01

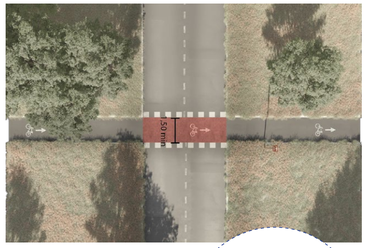

A1BU.01A

A1BE.01M.03

A1BEV.01


A6B.1104

DBV.09H



A1BURa.01

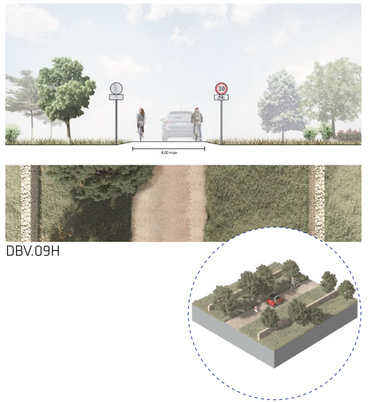
Giunto all'intersezione con un'altra strada vicinale, il percorso svolta a destra e raggiunge un ponte carrabile (foto 72) che consente di superare il canale sottostante. Il ponte ha una luce di 20 m e una sezione di larghezza pari a 3,50 m, una pavimentazione in terra battuta e opere di protezione laterale in buono stato di conservazione (**SDB.P.A.01G**). **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua e la sistemazione del fondo in stabilizzato misto cava (**DBV.09H**). La ciclovia attraversa la SP92 per proseguire in direzione nord ovest lungo la strada vicinale posta sul lato opposto della strada provinciale. La presenza dell'intersezione richiede la realizzazione di un attraversamento sicuro attraverso l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica verticale e orizzontale. L'attraversamento sarà delimitato da due strisce bianche discontinue e messo in sicurezza mediante segnaletica orizzontale, verticale e dispositivi di moderazione della velocità (dissuasori ottici ed acustici, cambiamento cromatico della pavimentazione) e adeguatamente illuminato (**A2PEB.01X**). L'itinerario prosegue lungo la suddetta strada vicinale (foto 73) per 400 m circa per poi svoltare a sinistra e proseguire per ulteriori 360 m ricongiungendosi con una strada vicinale di servizio al canale. Questo tratto si presenta con una sezione stradale in leggero rilevato e con un andamento pianeggiante, una sezione di 3,50 m di larghezza e una pavimentazione in terra battuta mediamente ammalorata. Il primo tratto risulta affiancato ad un canale (posto in destra), adeguatamente distante dalla sede carrabile. **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua e la sistemazione del fondo in stabilizzato misto cava, ovvero l'implementazione dei sistemi di compatibilità ciclabile (**DBV.09H**).

Raggiunta la strada vicinale di servizio al canale, che permette all'itinerario di svilupparsi verso nord, la ciclovia prosegue lungo la stessa verso il nucleo di Tanca Marchese (frazione del Comune di Terralba che conta 700 abitanti). La strada al servizio del canale si sviluppa per 1 km prima di fare il suo ingresso nella frazione, e si presenta con una sezione in leggero rilevato di larghezza pari a 4,00 m, delimitata in sinistra da una rete metallica che assicura un'adeguata protezione dal canale e fondo in terra naturale in buono stato di conservazione. Considerando il volume di traffico limitato, in quanto la strada consente il transito ai soli mezzi autorizzati, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, attraverso l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica verticale e la sistemazione della pavimentazione in stabilizzato misto cava (**DBV.09H**). Il percorso prosegue ancora parallelamente al canale e fa il suo ingresso nella frazione di Tanca Marchese. Questo tratto di 620 m si presenta con le medesime caratteristiche dimensionali del tratto precedente e prevede una percorrenza in sede promiscua con i veicoli autorizzati, la sistemazione della pavimentazione e la posa di adeguata segnaletica verticale (**DBC.09H**). Lungo la suddetta strada di bonifica (dopo circa 270 m) l'itinerario supera l'intersezione con la SP61 (foto 74) attraversandola per proseguire ancora in direzione nord. **Il progetto prevede** la realizzazione di un attraversamento sicuro attraverso l'indicazione della sede ciclabile mediante il prolungamento dell'isola centrale spartitraffico esistente per consentire un attraversamento in due fasi e garantire maggiore sicurezza, il tutto corredato da opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale (**A2PEB.01X** - **intersezione 7**).

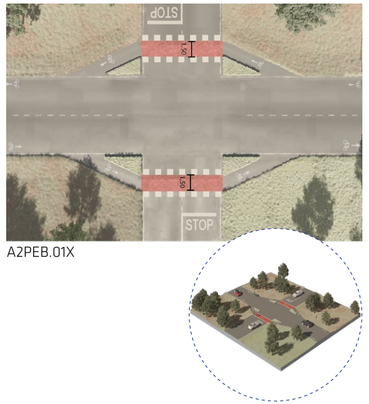
Foto 72

Foto 73

Foto 74


DBV.09H

DBC.09H



A2PEB.01X

Lasciata alle spalle la frazione di Tanca Marchese, l'itinerario prosegue ancora in direzione nord sulla strada al servizio del canale per ulteriori 2,4 km, a cavallo tra il territorio comunale di Terralba e Arborea. Possedendo le medesime caratteristiche del tratto precedente, **il progetto prevede** ancora una percorrenza in sede promiscua con i mezzi autorizzati al transito, la sistemazione della pavimentazione in stabilizzato misto cava e la posa di adeguata segnaletica verticale (**DBV.09H**). A questo punto, l'itinerario fa ingresso nel territorio comunale di Arborea, precisamente in corrispondenza dell'intersezione tra la strada al servizio del canale e la Via Genova. Da qui, prosegue in sinistra per 30 m attraversando un ponte carrabile esistente che si presenta con una luce di 15 m, larghezza di 3,80 m, pavimentazione in asfalto e protezioni laterali in buono stato di conservazione (foto 75 -**SDB.P.A.01G**). **Il progetto prevede** ancora una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, ovvero la posa di adeguata segnaletica verticale e orizzontale (**DBP.S3**). Si precisa che in corrispondenza dell'inizio e della conclusione del tratto lungo il ponte, **il progetto prevede** la realizzazione di attraversamenti segnalati e sicuri, delimitati da due strisce bianche discontinue e messi in sicurezza mediante segnaletica orizzontale, verticale e dispositivi di moderazione della velocità tra cui dissuasori ottici ed acustici e cambiamento cromatico della pavimentazione (**I2PEV.01**).

Superato il ponte, la ciclovia prosegue in destra per 670 m attraverso un'altra strada al servizio del canale, che presenta una sezione in rilevato di larghezza pari a 3,50 m e fondo in terra naturale in buono stato di conservazione (foto 76). Considerando il volume di traffico limitato, in quanto la strada consente il transito ai soli mezzi autorizzati, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli autorizzati, attraverso l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica verticale e la sistemazione della pavimentazione in stabilizzato misto cava (**DBV.09H**). Giunto all'intersezione con la Strada 16, l'itinerario prosegue in sinistra lungo la stessa, la quale si presenta con una sezione in leggero rilevato e due tratti con caratteristiche differenti:

- un primo tratto di circa 370 m con una carreggiata di larghezza pari a 3,50 m e fondo in terra battuta (foto 77), per il quale **il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli, l'allargamento della piattaforma stradale a 5,00 m e la pavimentazione in asfalto, ovvero l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.01H.S4**);
- un secondo tratto di circa 580 m con una carreggiata di larghezza pari a 5,00 m e fondo in asfalto in buone condizioni (foto 78 - **SDBV.A**), per il quale **il progetto prevede** ancora una percorrenza in sede promiscua, in continuità col tratto precedente, ovvero l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.S4**).

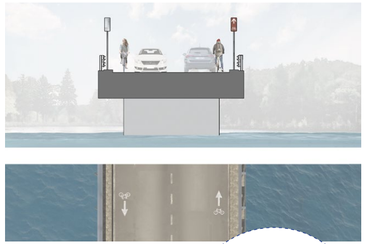
Foto 75

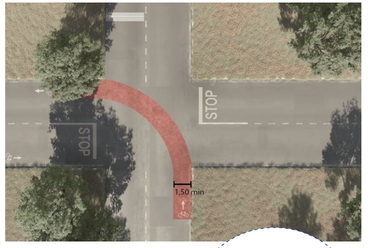
Foto 76

Foto 77

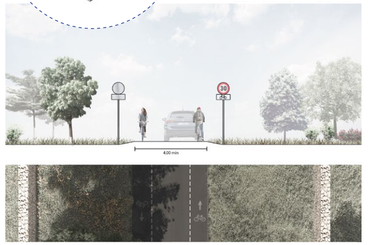
Foto 78

DBV.09H


DBP.S3



I2PEV.01

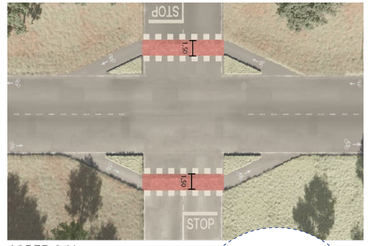

DBV.01H.S4 - DBV.S4

L'itinerario raggiunge l'intersezione con la SP49 (foto 79) andando a raccordarsi con una pista ciclabile esistente (foto 80), parallela alla strada provinciale. **Il progetto prevede** la realizzazione di un attraversamento a raso segnalato e sicuro, delimitato da due strisce bianche discontinue e messo in sicurezza mediante segnaletica orizzontale, verticale e dispositivi di moderazione della velocità, tra cui dissuasori ottici ed acustici e cambiamento cromatico della pavimentazione (**A2PEB.01X**). Una soluzione alternativa sarebbe identificabile nella costruzione di una rotatoria come elemento di traffic calming che permetterebbe la riduzione della velocità dei veicoli che percorrono la SP49 ed avere una separazione dei flussi veicolari e ciclabili. In questo senso, con la progettazione dell'intersezione a rotatoria, **si prevede** la realizzazione di una corsia ciclabile bidirezionale intorno alla corona giratoria con relativa separazione dei flussi per garantire un elevato livello di sicurezza per i ciclisti (**CRE.01**).

La ciclovia prosegue quindi lungo la pista ciclabile esistente, che si estende in direzione nord e connette l'agro con il centro urbano di Arborea. La pista ciclabile si estende in ambito extraurbano parallelamente alla SP49 per 400 m prima di fare il suo ingresso nel centro urbano, e presenta una sezione di larghezza pari a 2,50 m, una corsia per senso di marcia (bidirezionale) e una pavimentazione in asfalto in buono stato. Rispetto alla SP49 è posizionata sul lato sinistro della piattaforma stradale, separata dalla carreggiata attraverso una aiuola alberata di larghezza pari a 5,00 m circa (**SA3B.A**). Considerando lo spazio esistente tra il flusso ciclabile e quello veicolare non **si prevede** la realizzazione di opere di protezione laterale (**A3B.01A**).

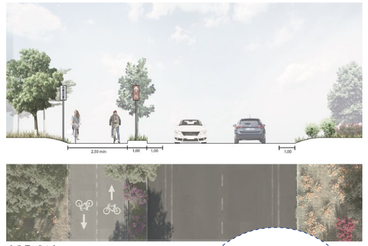
Foto 79

Foto 80



A2PEB.01X

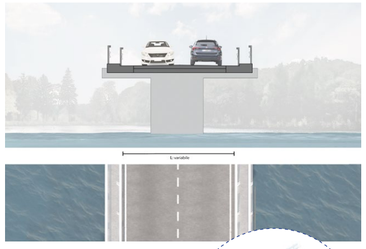
CRE.01


A3B.01A

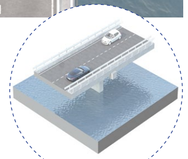
SEZIONI STATO DI FATTO

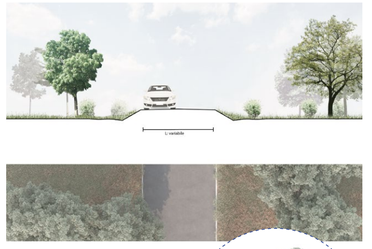
SEPSR.02

SA3B.A



SDB.1.A.01G





SDBV.A

QUINTO TRATTO

ARBOREA - S'ENA ARRUBIA

Lunghezza: 9,20 km
Origine: margine sud Arborea
Fine: S'ena Arrubia
Aree di cicloservizi presenti:
SP 49 uscita Arborea: Area di sosta semplice extraurbana

Legenda colori mappa

- Percorso viola - ciclovia in sede promiscua valicabile
- Percorso arancio - ciclovia in sede promiscua
- Percorso blu - ciclovia in sede propria
- Percorso nero - Ciclovia su altri tratti
- Intersezioni
- Cicloservizi

Punti di interesse

Museo della bonifica,
Arborea

Chiesa del Santissimo Redentore
Arborea

Stagno di S'Ena Arrubia,
Arborea

FINE
S'ena Arrubia

INIZIO
Margine sud,
Arborea

TORNA ALLA MAPPA

All'interno del centro abitato di Arborea, l'itinerario prosegue lungo la pista ciclabile esistente per circa 410 m superando una prima intersezione con la Strada 17 - in corrispondenza della quale risulta necessario ripristinare l'attraversamento ciclabile esistente con il rifacimento della segnaletica orizzontale (**A1BURa.01**) - e raggiungendo la Via Porcella. La pista ciclabile è posizionata all'interno di un'area verde ricavata tra le Via Berlinguer e Nanni (due strade a servizio della zona residenziale adiacente) e il Corso Roma (tratto di penetrazione urbana della SP49). Questa fascia verde, di larghezza pari a 15,50 m si compone di (da destra verso sinistra):

- un marciapiede largo 2,00 m sul Corso Roma;
- una fascia verde albecrata larga 3,80 m;
- un percorso pedonale largo 3,00 m;
- una seconda fascia verde larga 2,00 m;
- una pista ciclabile in sede propria larga 3,00 m, rialzata rispetto al piano stradale con pavimentazione in pavé (**A2B.S1**).

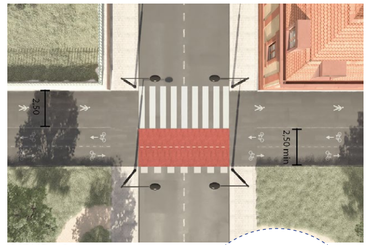
Raggiunta la Via Porcella, in corrispondenza della quale la pista ciclabile esistente trova la sua conclusione, la ciclovia prosegue oltre superando la Via Porcella con un attraversamento ciclabile a raso, sicuro e adeguatamente segnalato (**A1BURa.01**) che consente di raggiungere la Via Venezia.

La Via Venezia (foto 81) presenta una larghezza della carreggiata pari a 7,50 m a doppio senso di marcia, fondo in asfalto in buono stato e marciapiedi di larghezza variabile tra 1,50 e 2,00 m ambo i lati. Sul lato destro sono presenti parcheggi perpendicolari al senso di circolazione che presentano una larghezza di circa 5,00 m. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale di circa 150 m, ricavata risezionanado le corsie veicolari ed eliminando i parcheggi presenti. La pista ciclabile è separata dalle corsie veicolari attraverso un cordolo in c.a. invalicabile (**A1BU.01A**) (pag. 27 relazione progettisti). Giunto all'intersezione con in Corso Italia, (foto 82) l'itinerario la supera utilizzando il sistema semaforico esistente, che dovrà essere adeguato per l'attraversamento ciclabile e non solo pedonale (**A1BURa.01**).Da qui, la ciclovia ripercorre la pista ciclabile esistente per 110 m, che si presenta a doppio senso di circolazione e pavimentazione in pavé, separata dal Corso Roma da un'aiuola alberata di larghezza pari a 6,50 m e marciapiede alberato di 4,00 m (**BB.S1**).Giunta in corrispondenza dello scivolo d'accesso all'edificio del Comune di Arborea, la ciclovia svolta a destra e raggiunge il Corso Italia. Da qui, utilizzando l'attraversamento pedonale esistente e adeguandolo a percorso ciclopedonale, sdoppia i flussi ciclabili adeguandoli a quelli veicolari (**A1MURa.01**) e prosegue in sinistra lungo il Corso Italia per 160 m sino all'in tersezione con la Via Savio (foto 83). La strada ha una carreggiata stradale larga 6,00 m a doppio senso di circolazione ed è delimitata da marciapiedi su entrambi i lati di larghezza pari a 4,00 m. **Il progetto prevede** una percorrenza ciclabile in sede promiscua con i veicoli, attraverso l'organizzazione di una Zona 30 urbana, e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4**).

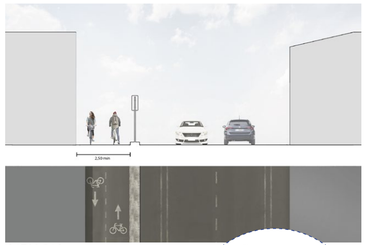
Foto 81

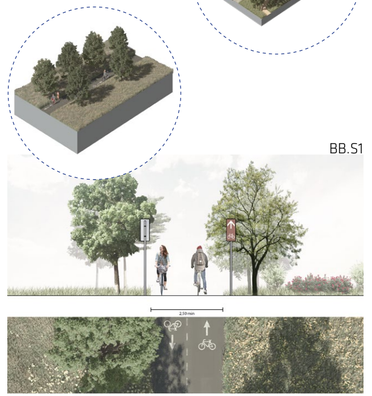
Foto 82

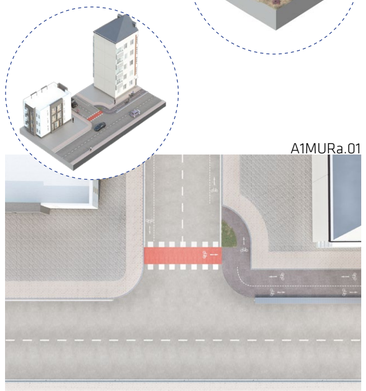
Foto 83

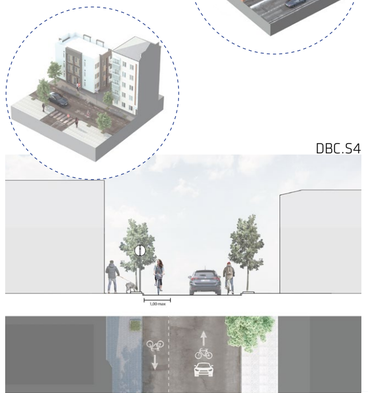

A1BURa.01

A2B.S1


A1BU.01A


BB.S1


A1MURa.01


DBC.S4

In corrispondenza dell'intersezione tra il Corso Italia e la Via Savio, la ciclovia abbandona il centro abitato di Arborea per proseguire ancora in direzione nord all'interno del territorio comunale e parallelamente alla SP49 attraverso la pista ciclabile bidirezionale esistente che si sviluppa per un primo tratto di circa 400 m. La pista ciclabile è posizionata a sinistra rispetto alla strada provinciale, separata dalla carreggiata da una fascia verde di larghezza pari a 9,80 m che si compone di (da destra verso sinistra):
- un marciapiede largo 1,40 m sulla SP49;
- una fascia verde alberata larga 2,90 m;
- un percorso pedonale largo 3,00 m;
- una seconda fascia verde larga 2,50 m;
- una pista ciclabile in sede propria (foto 84) larga 3,00 m, ad una quota inferiore rispetto al piano stradale con pavimentazione in pavé (**A3B.S1**).

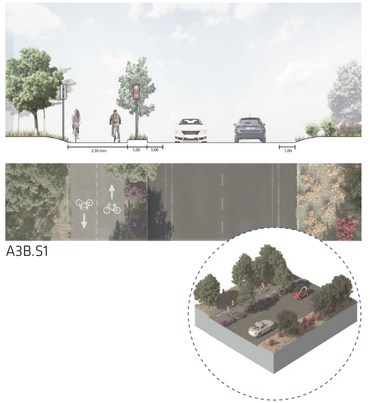
Questo primo tratto di pista ciclabile esistente trova conclusione all'intersezione con la Strada 20 Ovest. In corrispondenza della stessa sono presenti due strisce bianche discontinue che indicano l'attraversamento ciclabile, in evidente stato di usura. **Il progetto prevede** il rifacimento della segnaletica orizzontale, implementandola secondo le norme di sicurezza imposte dalla normativa e la posa di segnaletica verticale aggiuntiva (**A1BEV.01**).

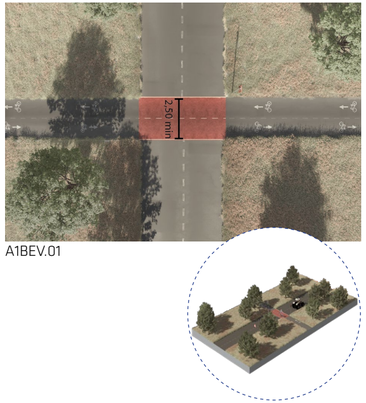
Da questo punto, l'itinerario si sviluppa ancora parallelamente alla SP49 per 3,3 km m, sempre lungo la pista ciclabile in sede propria esistente (SA3B.**A**). La stessa si presenta separata dalla strada da una fascia verde alberata di larghezza pari a 6,50 m, con una larghezza della ciclabile pari a 2,50 m, bidirezionale e pavimentazione in asfalto (**A3B.S1**).

Lungo questo tratto, la pista ciclabile attraversa rispettivamente: la Strada 21 Ovest (dopo 400 m), la Strada 22 Ovest (dopo 800 m), la Strada 23 Ovest (dopo 1,2 km), la Strada 24 Ovest (dopo 1,6 km), la Località S'Ungroni (dopo 1,8 km), la Strada 25 Ovest (dopo 2 km), la Strada 26 Ovest (dopo 2,4 km), la Strada 27 Ovest (dopo 2,8 km) e giunge all'intersezione con la Strada 28 Ovest. Ciascun attraversamento si presenta con due strisce bianche discontinue che indicano l'attraversamento ciclabile, in evidente stato di usura. **Il progetto prevede** il rifacimento della segnaletica orizzontale, implementandola secondo le norme di sicurezza imposte dalla normativa e la posa di segnaletica verticale aggiuntiva (**A1BEV.01**). Attraversata anche la Strada 28 Ovest (foto 85), la ciclovia prosegue lungo una pista ciclabile bidirezionale parallela al canale che corre a sua volta parallelo alla SP49 per 510 m che si presenta con una sezione di 2,50 m e pavimentazione in asfalto in buono stato di conservazione (**BBA.01A**), per poi proseguire in direzione ovest per 410 m sino all'intersezione con una strada vicinale (SA1B.**A**). Questo tratto si presenta con una sezione di 2,50 m ed è dotata, per brevi tratti, di elementi di protezione laterale in legno che permettono di isolare il flusso ciclabile da quello veicolare, e da una pavimentazione in asfalto mediamente ammalorato. **Il progetto prevede** la sistemazione del fondo ove ammalorato e l'integrazione della segnaletica verticale ed orizzontale (**BB.01A**).

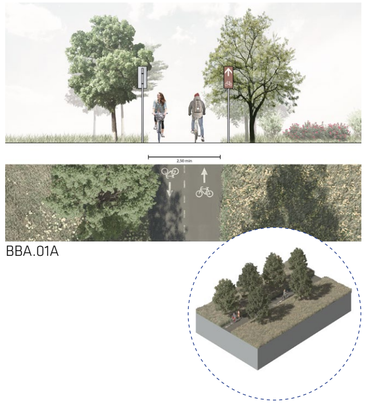
Foto 84

Foto 85


A3B.S1



A1BEV.01


BBA.01A

Giunto all'intersezione, l'itinerario l'attraversa a raso con un attraversamento sicuro e segnalato (**A1BEV.01**) e prosegue ancora lungo la pista ciclabile in sede propria bidirezionale esistente (foto 86), che si presenta con le medesime caratteristiche del tratto precedente e si sviluppa per 1,2 km in direzione ovest e 260 m in direzione nord. **Il progetto prevede** la sistemazione del fondo dove esso risulti ammalorato e l'integrazione della segnaletica verticale ed orizzontale (**BB.01A**).

La ciclovia percorre ancora la pista ciclabile esistente per ulteriori 520 in direzione ovest, che in questo tratto si presenta con un fondo in terra battuta. **Il progetto prevede** la sistemazione del fondo ove ammalorato con una pavimentazione in stabilizzato misto cava e l'integrazione della segnaletica verticale qualora necessaria (**BB.09H**). Inoltre, lungo questo tratto supera un corso d'acqua (a circa 300 m) attraverso un ponticello ciclabile esistente di luce pari a 5 m e protezioni laterali in buono stato di conservazione (**B6B.1105**).

Terminata la pista ciclabile esistente, l'itinerario prosegue in direzione nord ovest costeggiando lo stagno S'Ena Arrubia per un tratto di 2 km, così suddiviso:

- un primo tratto di 500 m, lungo una strada vicinale che si presenta con una sezione stradale al livello del piano di campagna, larga 3,00 m e con una pavimentazione in terra battuta. **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, dato il bassissimo flusso veicolare, ovvero l'imposizione di un limite di 30 km/h, l'implementazione dei sistemi di compatibilità ciclabile, la posa di segnaletica verticale e la sistemazione del fondo in stabilizzato misto cava (**DBV.09H**);
- un secondo tratto di 1,2 km lungo un sentiero che si presenta con una sezione di 3,00 m di larghezza e pavimentazione in terra battuta. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria non in affiancamento, la posa di segnaletica verticale e la sistemazione della pavimentazione in stabilizzato misto cava (**BB.09H**).

In corrispondenza del cambio di tipologia di sede è prevista la realizzazione di un attraversamento ciclabile monodirezionale, adeguatamente segnalato, che consenta lo spostamento dei flussi ciclabili sul lato destro della strada e un agevole ingresso al tratto in sede propria (**I2PEV.02**).

A questo punto, la ciclovia prosegue in destra lungo una passerella ciclopedonale esistente in legno larga 2,50 m che si estende per 250 m (foto 87). **Il progetto prevede** un adeguamento della sezione con relativo incremento della sua larghezza a 4,00 m, per consentire il transito ciclabile e pedonale in sicurezza (**B7B.1005**).

Da qui, l'itinerario attraversa il canale lungo un ponte ciclopedonale esistente che collega l'area della pineta con la peschiera, che presenta una luce di 40 m, una sezione larga 2,50 m e pavimentazione in legno (**SDB.PC.L.A**). Le protezioni laterali sono: un parapetto metallico sul lato sinistro e un muro in c.a. sul lato destro (foto 88). **Il progetto prevede** l'adeguamento dell'altezza del parapetto alla normativa vigente in materia, che prevede un'altezza minima di 1,50 m, mentre la struttura del ponte resterà invariata (**B6B.1005**).

Foto 86

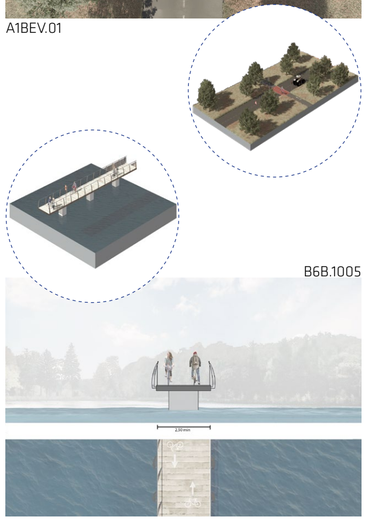
Foto 87

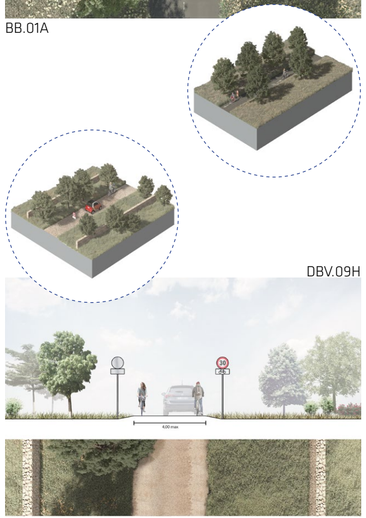
Foto 88

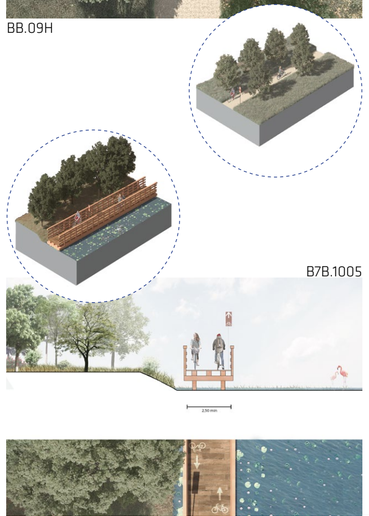
A1BEV.01

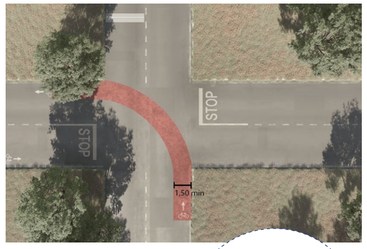
BB.01A

BB.09H

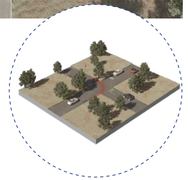

B6B.1005


DBV.09H

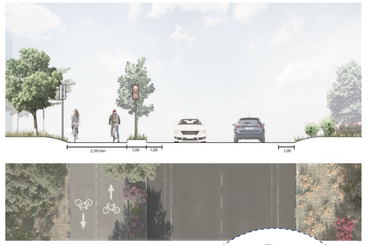

B7B.1005



I2PEV.01

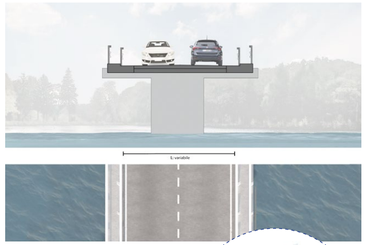


SEZIONI STATO DI FATTO



SA3B.A

SA1B.A



SDB.PC.L.A

SESTO TRATTO

S'ENA ARRUBIA - ORISTANO

Lunghezza: 12,72 km
Origine: stagno S'ena Arrubia
Fine: via Nuoro, Oristano
Aree di cicloservizi presenti:
SP 49 stagno Santa Giusta: Area di sosta semplice extraurbana
stazione ferroviaria, Oristano: Area di sosta complessa urbana

Legenda colori mappa

- Percorso arancio - ciclovia in sede promiscua
- Percorso blu - ciclovia in sede propria
- Percorso viola - ciclovia in sede promiscua valicabile
- Percorso nero - Ciclovia su altri tratti
- Intersezioni
- Cicloservizi

Punti di interesse

Stagno di Santa Giusta,
Santa Giusta

Basilica di Santa Giusta
Santa Giusta

Torre di Mariano,
Oristano

TORNA ALLA MAPPA

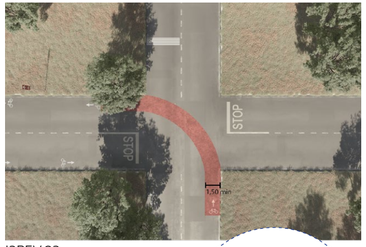
Superato il ponte ciclopedonale esistente, il percorso si sviluppa per circa 870 m in direzione nord, passando dal territorio comunale di Arborea a quello di Santa Giusta, lungo la Strada 30 che corre parallela alla costa. Questo tratto presenta una sezione stradale alla quota del piano di campagna, una carreggiata di larghezza pari a 7,50 m a doppio senso di marcia e un fondo in terra battuta in buono stato di conservazione (foto 89). **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, dato il bassissimo flusso di traffico rilevato, l'imposizione di un limite di velocità a 30 km/h, la sistemazione del fondo in stabilizzato misto cava e la posa di adeguata segnaletica verticale (**DBV.09H**).A questo punto, la ciclovia abbandona la Strada 30 per proseguire in direzione nord est per circa 970 m attraverso una strada vicinale. La strada vicinale si presenta alla quota del piano di campagna con una carreggiata di larghezza pari a 5,00 m a doppio senso di marcia e fondo in terra battuta in buono stato di conservazione (foto 90). **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, dato il bassissimo flusso di traffico rilevato, l'imposizione di un limite di velocità a 30 km/h, la sistemazione del fondo in stabilizzato misto cava e la posa di adeguata segnaletica verticale (**DBV.09H**). All'intersezione con un'altra strada vicinale proveniente da nord, il percorso prosegue in destra in direzione est (**I2PEV.02**) per ulteriori 2,2 km sino a raggiungere l'intersezione con la SP49. Anche questo tratto si presenta con le medesime caratteristiche del tratto precedente, per il quale **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli (**DBV.09H**). Raggiunta la SP49, la ciclovia prosegue parallela a quest'ultima sul lato sinistro, in direzione nord verso lo stagno di Santa Giusta per 970 m. La strada provinciale presenta una sezione stradale in leggero rilevato, una carreggiata di larghezza pari a 7,50 m con una corsia per senso di marcia, banchine laterali non pavimentate e fondo in asfalto in buono stato di conservazione (foto 91 – **SEPPR.02**). **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria, di larghezza pari a 3,00 m in affiancamento sul lato sinistro e in allargamento della piattaforma stradale, delimitata dalle corsie veicolari attraverso un guard-rail di protezione (**A1BE.01M.03**). **L'intervento prevede** un riporto di terreno adeguato al fine di uniformare la quota della ciclovia a quella della strada, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm.In corrispondenza dell'intersezione tra la strada vicinale del tratto precedente e la SP49, l'itinerario effettua un cambio di tipologia passando dalla sede promiscua ad una sede propria bidirezionale posizionata sul lato sinistro della piattaforma stradale attraverso l'inserimento di un attraversamento ciclabile monodirezionale a raso, sicuro, segnalato ed adeguatamente illuminato, che consente di confluire i due flussi ciclabili sul lato sinistro della piattaforma stradale (**A1MEV.01**). Inoltre, lungo il tratto in sede propria, precisamente dopo 550 m, la ciclovia attraversa la SP97 in cui **il progetto prevede** la realizzazione di un attraversamento sicuro, segnalato ed adeguatamente illuminato, attraverso l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale. L'attraversamento sarà delimitato da due strisce bianche discontinue e messo in sicurezza mediante segnaletica orizzontale, verticale e dispositivi di moderazione della velocità tra cui dissuasori ottici ed acustici e cambiamento cromatico della pavimentazione (**A1BEB.01**).

Foto 89

Foto 90

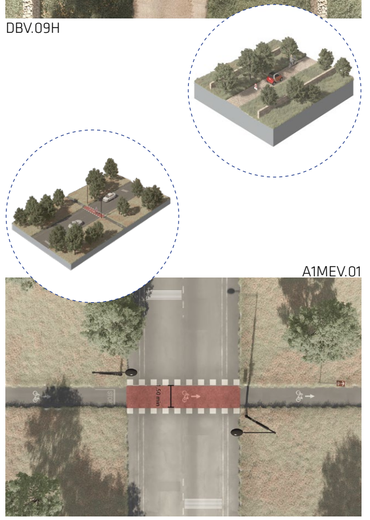
Foto 91

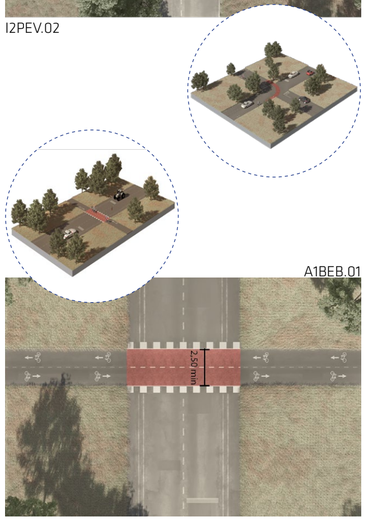
DBV.09H



I2PEV.02

A1BE.01M.03


A1MEV.01


A1BEB.01

Sempre lungo la SP49 l'itinerario incontra un corso d'acqua (foto 92) per il superamento del quale **il progetto prevede** l'inserimento di un ponte ciclabile in affiancamento al ponte stradale esistente e indipendente da esso, di larghezza pari a 3,00 m e parapetti su entrambi i lati di 0,50 m, sempre sul lato sinistro della piattaforma stradale di luce pari a 15 m (**A6B.1104**).

A questo punto, la ciclovia prosegue in sinistra lungo un tratturo esistente di lunghezza pari a 750 m, che costeggia il bordo lagunare attraversando un primo canale (**SDBS.H**). **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria non in affiancamento all'infrastruttura stradale, di larghezza pari a 3,00 m e pavimentazione in stabilizzato misto cava (**BB.09M**), ovvero la realizzazione di un ponte ciclabile di luce pari a 8 m, larghezza pari a 3,00 m e parapetti su entrambi i lati di 0,50 m (**B6B.1104**). Lungo questo tratto, **Il progetto prevede** l'inserimento di un'area attrezzata per la sosta dei cicloturisti (fig.3).

Raggiunto un secondo canale, la ciclovia lo attraversa e prosegue nuovamente in affiancamento alla SP49 per 650 m. Per il superamento del canale **il progetto prevede** la realizzazione di un ponte ciclabile di luce pari a 8 m, larghezza pari a 3,00 m e parapetti su entrambi i lati di 0,50 m (**A6B.1104**). Il tratto in affiancamento alla SP49, la quale si presenta con le medesime caratteristiche del tratto sopra descritto (sezione stradale in leggero rilevato, una carreggiata di larghezza pari a 7,50 m con una corsia per senso di marcia, banchine laterali non pavimentate e fondo in asfalto in buono stato di conservazione), è previsto in sede propria bidirezionale, di larghezza pari a 3,00 m in affiancamento sul lato sinistro e in allargamento della piattaforma stradale, delimitata dalle corsie veicolari attraverso un guard-rail di protezione (**A1BE.01M.03**).

A questo punto l'itinerario prosegue ancora lungo un tratturo tra la SP49 e lo stagno che si sviluppa per 300 m, fino al canale di Pauli Figu (foto93). **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria non in affiancamento all'infrastruttura stradale, di larghezza pari a 3,00 m e pavimentazione in stabilizzato misto cava (**BB.09M**), ovvero la realizzazione di un ponte ciclabile di luce pari a 25 m, larghezza pari a 3,00 m e parapetti su entrambi i lati di 0,50 m per il superamento del canale (**B6B.1104**).

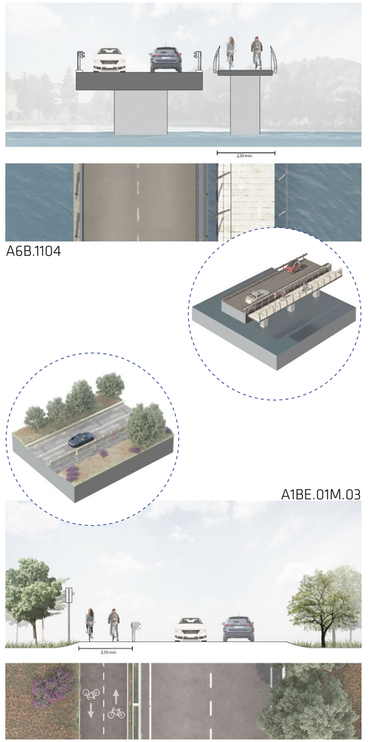
Subito dopo l'attraversamento del canale, il percorso procede ancora verso nord lungo un sentiero, nel quale **il progetto prevede** ancora la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria non in affiancamento all'infrastruttura stradale, di larghezza pari a 3,00 m e pavimentazione in stabilizzato misto cava (**BB.09H**).

Raggiunto il Riu Merd'e Cani, in cui è presente lo storico ponte romano in affiancamento alla Via Giovanni XXIII, (foto 94) il percorso prosegue attraversando il corso d'acqua tramite la realizzazione di un ponte ciclabile di larghezza pari a 3,00 m e parapetti su entrambi i lati di 0,50 m (**B6B.1004**).

Foto 92

Foto 93

Foto 94



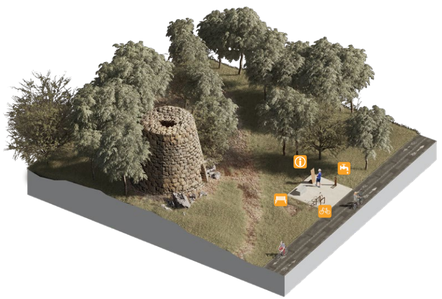


Fig. 3 - Area di sosta semplice extraurbana

- Portabiciclette
- Fontana
- Cestino rifiuti
- Sedute
- Pannello informativo

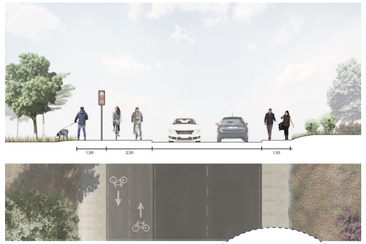
Da qui, il percorso prosegue verso il centro abitato di Santa Giusta, raggiungendo la rotatoria di Viale D'Arsenale (foto 95). Quest'ultimo tratto si sviluppa:
- nei primi 380 m lungo un sentiero esistente, nel quale **il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria non in affiancamento all'infrastruttura stradale, di larghezza pari a 3,00 m e pavimentazione in stabilizzato misto cava, in continuità col tratto precedente (**BB.09H**);
- in un secondo tratto di 40 m in affiancamento alla Via D'Arsenale, nel tratto di collegamento tra le due rotatorie, nel quale **il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale in affiancamento alla piattaforma stradale esistente, sul lato sinistro, ricavata oltre il marciapiede esistente e alla stessa quota dello stesso, di larghezza pari a 2,50 m e pavimentazione in asfalto (**A2B.01M**). In corrispondenza dell'attraversamento pedonale esistente, l'itinerario effettua un cambio di tipologia di sede, passando da una sede propria bidirezionale posta sul lato sinistro della carreggiata ad una sede promiscua lungo la Via D'Arsenale. Sfruttando l'attraversamento, che verrà adeguato alle esigenze ciclabili attraverso la posa di segnaletica verticale ed orizzontale (**A1MURa.01**), l'itinerario sdoppia i flussi ciclabili per adattarli a quelli veicolari e si dirige verso nord, raggiungendo la rotatoria. La strada è caratterizzata da un doppio senso di marcia, una sezione di larghezza pari a 7,00 m e fondo in asfalto in buono stato di conservazione, ovvero marciapiedi ambo i lati di larghezza pari a 2,00 m. **Il progetto prevede** l'istituzione di una Zona 30 da concordare, ovvero il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) e la predisposizione di elementi di traffic calming per la riduzione della velocità dei veicoli motorizzati in particolari punti critico (**DBC.S4**). La rotatoria di Viale D'Arsenale presenta una corona giratoria di larghezza pari a 6,00 m, fondo in asfalto in buono stato e marciapiedi di larghezza pari a 2,00 m (foto 96). **Il progetto prevede** la realizzazione di una corsia ciclabile colorata sulla parte più esterna della corona giratoria corredata da opportuna segnaletica orizzontale e verticale, che consente un attraversamento in sicurezza (**CRE.01**).
L'itinerario prosegue per 340 m lungo Viale D'arsenale con una tipologia di sede in continuità col tratto precedente (sede promiscua con i veicoli) (**DBC.S4**) e raggiunge Piazza Othoca. All'intersezione con Piazza Othoca, la ciclovia svolta a sinistra lungo quest'ultima e la ricalca per 75 m. La strada si presenta con una carreggiata larga 7,50 m a doppio senso di marcia, marciapiedi ambo i lati e pavimentazione in asfalto in ottimo stato di conservazione. **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli in continuità col tratto precedente (**DBC.S4**). Raggiunta l'intersezione con la Via Padre Raffaele, l'itinerario prosegue in destra lungo la stessa per 540 m. La strada presenta una sezione di larghezza pari a 6,00 m, una corsia per senso di marcia e un fondo in asfalto in buono stato (foto 97). **Il progetto prevede** ancora una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, ovvero il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4**).

Foto 95

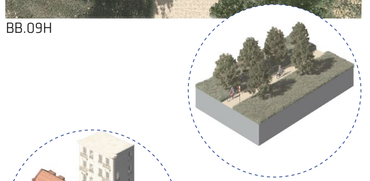
Foto 96

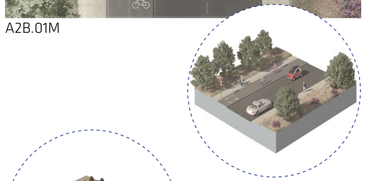
Foto 97

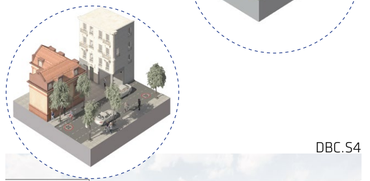
BB.09H

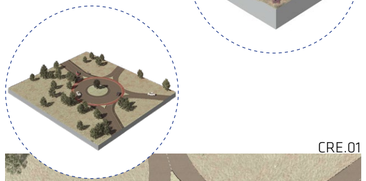

A2B.01M

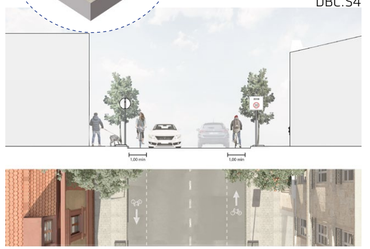
A1MURa.01






DBC.S4


CRE.01



Concluso il transito lungo la Via Padre Raffaele, la ciclovia prosegue a destra per 30 m ricalcando la Via Nanni sempre in sede promiscua (**DBC.S4**) per poi svoltare a sinistra e proseguire attraverso una strada vicinale per 190 m. La strada presenta una sezione stradale a quota del piano di campagna, un sedime largo 5,00 m e pavimentazione in terra battuta (foto 98). **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, la sistemazione del fondo in stabilizzato misto cava e la posa di adeguata segnaletica verticale (**DBV.09H**).

Giunta all'intersezione con una strada vicinale, la ciclovia svolta a destra e prosegue per 330 m sino all'intersezione con la SP56. Questo tratto si presenta con le medesime caratteristiche del tratto precedente e anche **il progetto prevede** gli stessi interventi di cui sopra (**DBV.09H**).

L'itinerario attraversa la SP56, nel quale è previsto la realizzazione di un attraversamento a raso sicuro e segnalato, implementando i sistemi di compatibilità ciclabile oltre alla segnaletica verticale e orizzontale, per favorire la moderazione della velocità dei veicoli che percorrono la SP56, ovvero prevedendo un impianto di illuminazione dedicato e adeguatamente protetto (**A2PEB.01X**).

Da qui, l'itinerario raggiunge la Via Donizetti attraverso un tratto di nuova realizzazione che lambisce un'area produttiva, per il quale **il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria, di larghezza pari a 3,00 m e pavimentazione in asfalto ricavata dal sedime attualmente disponibile di cica 5,00 m di sezione (**BB.01M**).

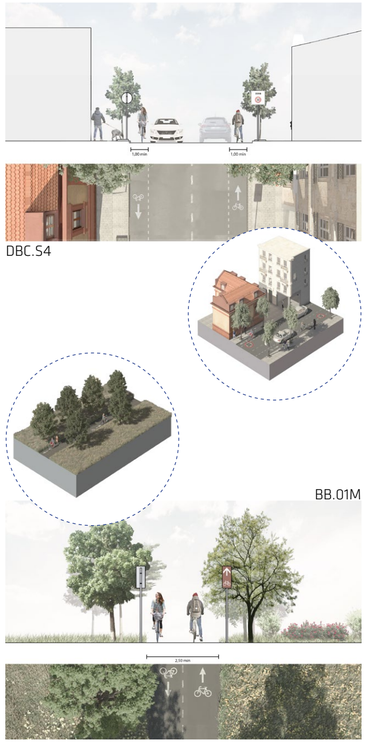
In Via Donizetti la ciclovia si sviluppa in direzione nord per 720 m sino ad incontrare la linea ferroviaria che si snoda dalla stazione di Oristano per giungere il porto industriale (per il quale occorre effettuare delle verifiche di sicurezza, in quanto presenta segnaletica verticale di passaggio a livello senza barriere). La Via Donizetti presenta una sezione in leggero rilevato, una carreggiata stradale di larghezza pari a 7,50 m a doppio senso di marcia e pavimentazione in asfalto in buono stato. La strada presenta inoltre delle proprietà private sul lato sinistro, delimitate da recinzione invalicabile e terreni agricoli sul lato destro (foto 99). **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale ricavata sul lato destro della piattaforma stradale in allargamento alla stessa, larga 2,50 m e separata dal traffico veicolare mediante un cordolo in c.a. invalicabile (**A1BU.01M.03**). Il passaggio dal lato sinistro al lato destro della Via Donizetti avviene tramite un attraversamento ciclabile bidirezionale a raso, sicuro e segnalato (**A1BURa.01**).

Superato l'attraversamento ferroviario (foto 100), la ciclovia fa il suo ingresso nel centro abitato di Oristano. Il percorso prosegue in direzione nord est, parallelamente alla linea ferroviaria per circa 490 m attraverso un terreno comunale raggiungendo la Via Laconi. All'interno del suddetto terreno comunale, **il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale larga 3,00 m, non affiancata e su un nuovo sedime, con pavimentazione in asfalto (**BB.01M**).

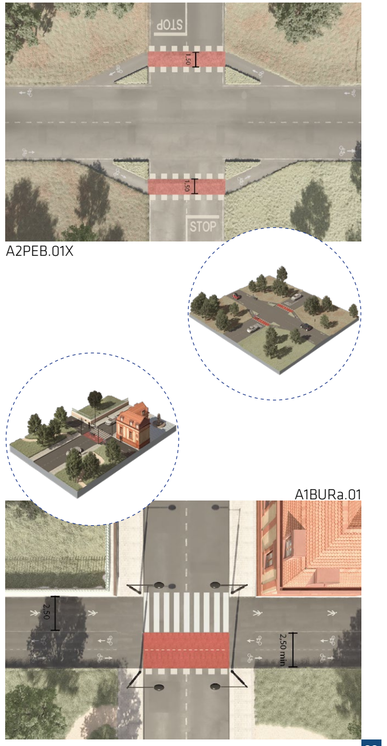
Foto 98

Foto 99

Foto 100


DBC.S4

DBV.09H



A2PEB.01X

BB.01M

A1BU.01M.03

A1BURa.01

Raggiunta la Via Laconi, la ciclovia prosegue in sinistra lungo la stessa per 620 m sino all'intersezione a rotatoria (foto 101). La Via Laconi presenta una sezione di larghezza pari a 7,00 m, fondo in asfalto in buono stato e un doppio senso di marcia. **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli, l'istituzione di una Zona 30 da concordare, ovvero il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) e la predisposizione di elementi di traffic calming per la riduzione della velocità dei veicoli motorizzati in particolari punti critico (**DBC.S4**).

Il passaggio dalla sede propria alla sede promiscua avviene attraverso la realizzazione di un attraversamento ciclabile monodirezionale a raso, sicuro e segnalato, che consente un'omogeneizzazione dei flussi ciclabili a quelli veicolari (**A1MURa.01**).

La rotatoria di Via Laconi presenta una corona giratoria di larghezza pari a 5,70 m e fondo in asfalto in buono stato. **Il progetto prevede** la realizzazione di una corsia ciclabile colorata sulla parte più esterna della corona giratoria corredata da opportuna segnaletica orizzontale e verticale, che consente un attraversamento in sicurezza per gli utenti (**CRE.01**).

Proseguendo in direzione nord est in Via Nuoro, la ciclovia si sviluppa per ulteriori 410 m (foto 102). La strada presenta una carreggiata di larghezza pari a 7,00 m a doppio senso di marcia e pavimentazione in asfalto in buono stato. Sul lato sinistro sono inoltre presenti parcheggi in linea di larghezza pari a 2,00 m e marciapiedi ambo i lati di 1,00 m ciascuno.

Il progetto prevede la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria, di larghezza pari a 2,50 m in affiancamento sul lato destro della carreggiata separata dalla stessa con un cordolo in c.a. invalicabile, ricavata dal risezionamento della strada per recuperare lo spazio necessario, attraverso l'eliminazione dei parcheggi (**A1BU.01A**).

Il percorso ciclabile termina all'intersezione tra la via Nuoro e la Via Torbeno Falliti, (foto 103) in prossimità della stazione ferroviaria, dal quale diparte il tracciato ciclabile previsto dal comune di Oristano, che attraverserà il nuovo Parco Lineare.

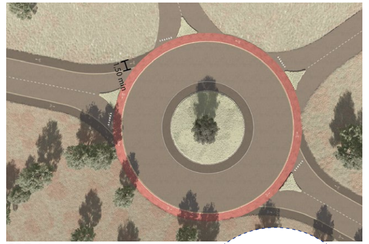
Foto 101

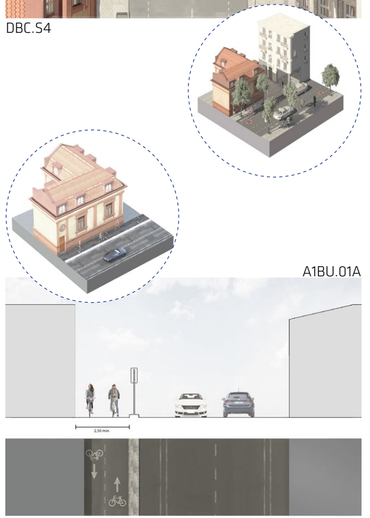
Foto 102

Foto 103

DBC.S4

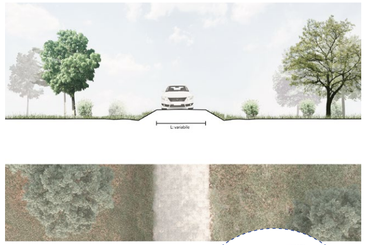
A1MURa.01


CRE.01

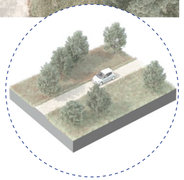

A1BU.01A

SEZIONI STATO DI FATTO

SEPPR.02

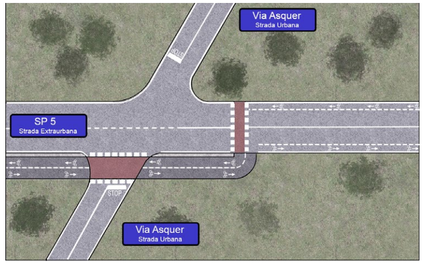


SDBS.H

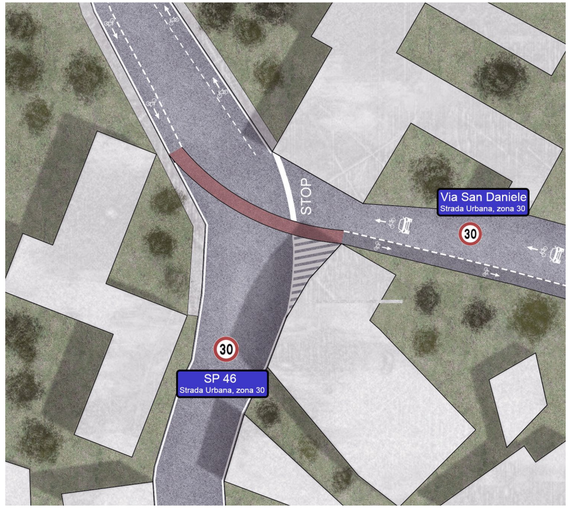


BOOK INTERSEZIONI

Scala 1:500

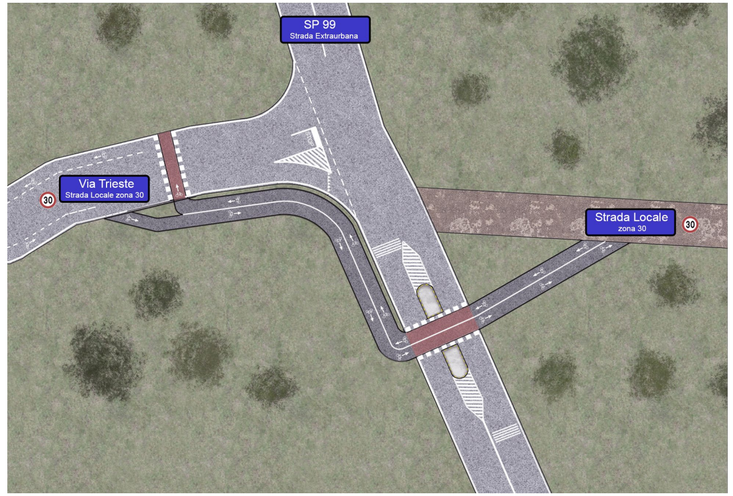


Scala 1:500



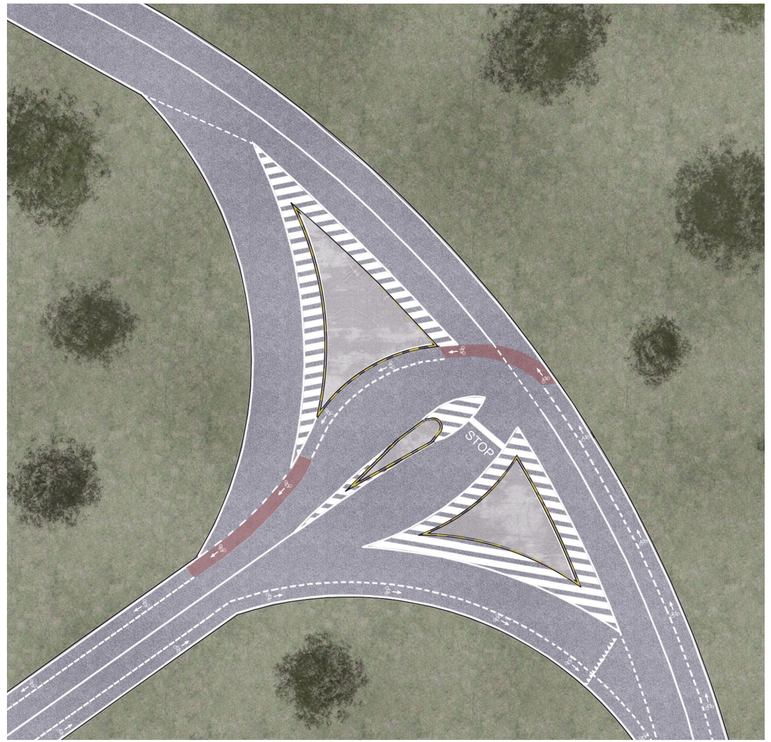
INTERSEZIONE 2

Scala 1:500



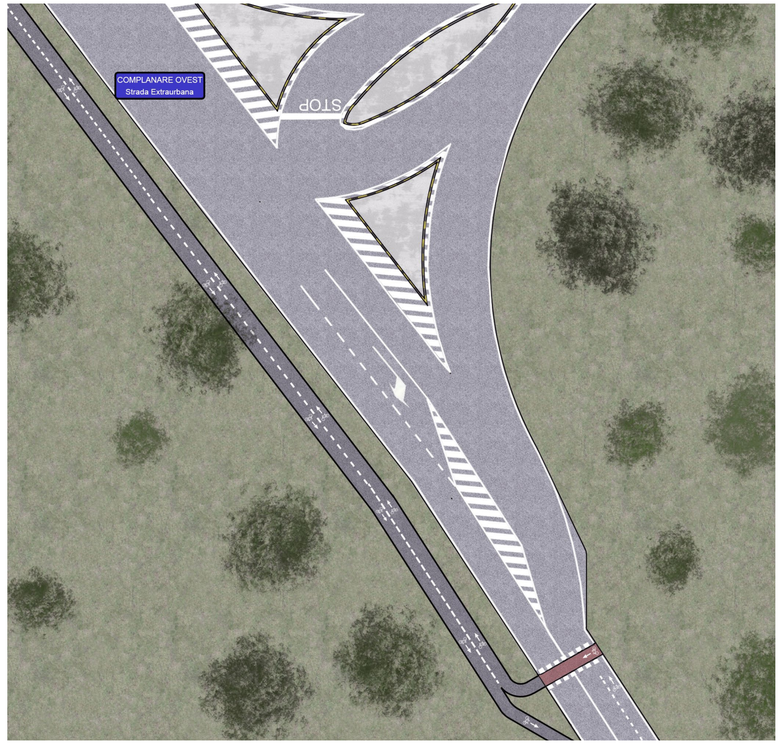
INTERSEZIONE 3

Scala 1:500



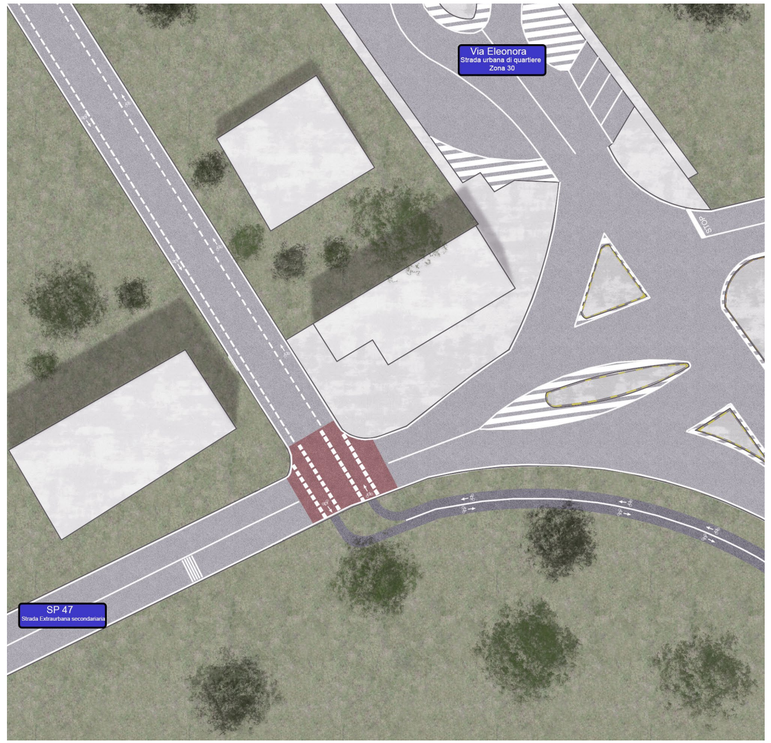
INTERSEZIONE 4

Scala 1:500



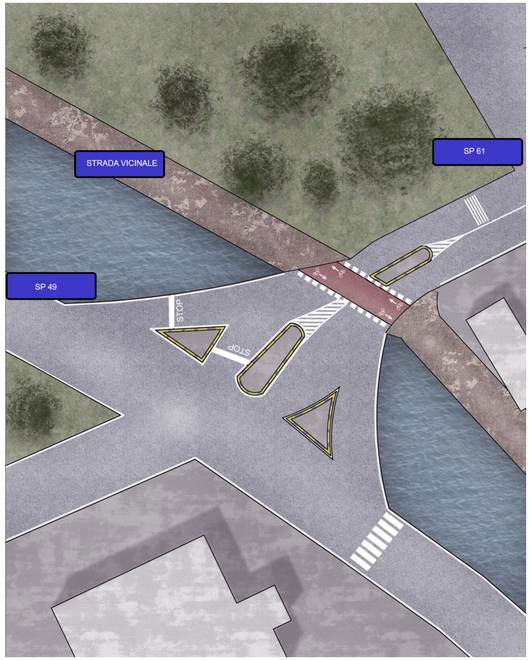
INTERSEZIONE 5

Scala 1:500



INTERSEZIONE 6

Scala 1:500



INTERSEZIONE 7

Per una lettura più completa del quadro di riferimento e degli interventi previsti lungo l'itinerario in analisi si rimanda ai contenuti degli elaborati riportati di seguito.

cfr. elaborati	Abaco sezioni tiplogiche - stato di fatto	4_PFTE_TIP_QUA_AB-SF_001
	Abaco sezioni tiplogiche - stato di progetto	4_PFTE_TIP_QUA_AB-SP_001
	Tipologici particolari costruttivi e opere d'arte	4_PFTE_TIP_QUA_PC_001
	Tipologici aree di sosta e cicloservizi	4_PFTE_TIP_QUA_CICL_001
	Tipologici segnaletica ed elementi ricorrenti	4_PFTE_TIP_QUA_RIC_001
	Tipologici dispositivi di traffic calming	4_PFTE_TIP_QUA_TC_001

cfr. elaborati	Relazione tecnica	6_PFTE_IT_REL_RT_CS14
	Planimetria stato di fatto	6_PFTE_IT_QUA_SF_CS14
	Planimetria stato di progetto tipologico	6_PFTE_IT_QUA_SP_CS14
	Schede opere d'arte esistenti	6_PFTE_IT_QUA_OA_CS14
	Piano particellare espropri	6_PFTE_IT_QUA_PPE_CS14
	Studio di inserimento urbanistico	6_PFTE_IT_QUA_SIU_CS14

cfr. elaborati	Corografia del tracciato	6_PFTE_IT_CART_CO_CS14
	Carta geologica tecnica	6_PFTE_IT_CART_GEO_CS14
	Carta litologica	6_PFTE_IT_CART_LIT_CS14
	PAI pericolo geomorfologico	6_PFTE_IT _CART_PAIPG_CS14
	PAi pericolo idraulico	6_PFTE_IT_CART_PAIPI_CS14
	Piano Stralcio fasce fluviali	6_PFTE_IT_CART_PSFF_CS14
	PPR tutela paesaggistica: assetto storico-culturale e insediativo	6_PFTE_IT_CART_ASS-SC_CS14
	PPR tutela paesaggistica: assetto ambientale	6_PFTE_IT_CART_ASS-A_CS14

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E ICONOGRAFICI

www.sardegnaturismo.it
www.maps.google.it
www.flickr.com
www.chiesecampestri.it
www.Sassarioggi.it
www.wikipedia.it
www.monumentiaperti.com
www.Facebook.it