



Comune di Pisa

Piano della mobilità ciclabile

*Realizzazione della messa in sicurezza dei percorsi ciclabili,
con il completamento della rete esistente.*



Chi va in bici, deve avere più forza...



Comune di Pisa

Piano della mobilità ciclabile

*Realizzazione della messa in sicurezza dei percorsi ciclabili,
con il completamento della rete esistente.*

Il presente piano rappresenta lo sviluppo del “Progetto Sicurezza sulle strade” per quanto attiene alla mobilità ciclabile; rappresenta altresì un documento di programmazione da inserire nel più generale Piano Urbano della Mobilità: la mobilità ciclabile, infatti, rappresenta non solo una “scelta” politica ma una vera e propria esigenza vista le dimensioni delle strade, soprattutto del centro, e della dislocazione dei più importanti centri attrattori della città.

Il piano si divide in 7 parti:

1. **Ciclabilità urbana** - Progettazione dei collegamenti tra i quartieri, le zone 30 e i parcheggi scambiatori ed il centro storico (ZTL);
2. **Ciclabilità tra la città vecchia e la città nuova** - Progettazione dei collegamenti con l'ospedale di Cisanello;
3. **Ciclabilità delle frazioni** - Progettazione del collegamento di Riglione e Oratoio, Putignano e Ospedaletto con il centro (ZTL) e con l'ospedale di Cisanello;
4. **Ciclabilità “naturalistica”** - Collegamento del centro (ZTL) con il mare, con il Parco di San Rossore e il Canale dei Navicelli.
5. **Ciclabilità nel centro storico** – Previsione di una nuova disciplina giuridica della ciclabilità nel centro storico che, al fine di migliorare la sicurezza per gli utenti delle due ruote, prevede l'istituzione del doppio senso di circolazione per le sole biciclette in determinate strade all'interno della ZTL.
6. **Parcheggi, sosta, scambio e segnaletica** - Realizzazione di Strutture atte alla custodia di cicli nei 3 vertici del “triangolo del pendolarismo”, parcheggio di via Pietrasantina, parcheggio di via di Pratale (o Paparelli), Stazione Ferroviaria. Realizzazione di un sistema organico di segnaletica ciclabile. Nuove rastrelliere.
7. **Ulteriori sviluppi** – Piano della ciclabilità della tenuta di Tombolo. Verifica della fattibilità tecnico-economico per la dotazione di un sistema urbano di bike-sharing.

Allegati:

- Piantina complessiva dei percorsi a regime
- Elenco dei percorsi esistenti (con foto)

1. Ciclabilità urbana.

a. Collegamento tra Via San Francesco e Via di Pratale. Si prevede di:

- cancellare l'attuale pista ciclabile presente su via S. Francesco, e realizzare una pista ciclo-pedonale sul lato opposto della strada, a doppio senso di marcia, in sede protetta;
- attraversare via Battelli e realizzare un collegamento con i giardini di Don Bosco lungo via Don Bosco, sfruttando la larghezza della strada a senso unico ed il marciapiede ampio sulla sinistra; contestualmente collegare via S. Francesco a via Pratale, con un percorso lungo via Battelli.
- realizzare il progetto di recupero dell'acquedotto mediceo, con la previsione di una pista ciclo-pedonale fino all'intersezione con la già esistente ciclabile di via di Pratale.

b. Collegamento tra la pista di via Paparelli, la pista esistente su via del Brennero e gli impianti sportivi CUS di via Napoli, sfruttando il lato nord della carreggiata della via del Brennero in corrispondenza di porta S. Zeno, e oltre la fila di platani verso Lucca. Si prevede poi di realizzare, nell'ambito del piano particolareggiato di riordino del CUS, una ciclabile che arrivi fino alla località "Immaginetta", in Comune di San Giuliano Terme, per poi ricongiungersi in sede promiscua con la zona di Porta a Lucca.

c. Collegamento della pista di via Giovanni Pisano con quella di via Tino di Camaino, mettendole "a rete" attraverso via Pardo Roques. Verso sud si cercherà invece, attraverso un ripensamento generale della viabilità, di far proseguire la corsia ciclabile su via Bianchi.

d. Collegamento ciclo-pedonale in sede protetta tra il parcheggio scambiatore Pietrasantina e largo Cocco Griffi, ovvero la zona pedonale del Duomo. Contestualmente sarà adeguata la pista ciclabile di via Contessa Matilde con gli standard delle nuove piste realizzate in sede protetta. Da Largo Cocco Griffi, fino a Via Vittorio Veneto sarà prevista la pista nell'ambito del più ampio progetto "mura".

e. Riprogettazione della pista ciclabile di via Garibaldi.

f. E' previsto il ripensamento del collegamento ciclabile in area Cittadella, con la messa in sicurezza del percorso in lungarno Cosimo I ed il collegamento con gli impianti sportivi comunali fino al ponte del CEP.

g. Verifica della possibilità di creare un percorso protetto sulla via Pietrasantina che colleghi la città al cimitero monumentale ed all'ostello della gioventù.

Allegati:

- ipotesi progettuali e ambientazione dei tratti previsti

1 – CICLABILITA' URBANA – ALLEGATI

IPOTESI PROGETTUALI E AMBIENTAZIONE DEI TRATTI PREVISTI *(In verde i tratti esistenti, in rosso le proposte)*



1a

“realizzare un collegamento con i giardini di Don Bosco lungo via Don Bosco, sfruttando la larghezza della strada a senso unico ed il marciapiede ampio sulla sinistra”

“realizzare il progetto di recupero dell'acquedotto mediceo, con la previsione di una pista ciclo-pedonale fino all'intersezione con la già esistente ciclabile di via di Pratale”

1 – CICLABILITA' URBANA – ALLEGATI



1b

“Collegamento con pista ciclabile lungo la via del Brennero tra la pista di via Paparelli (all'innesto con rotatoria dei Martiri delle Foibe) e gli impianti sportivi CUS di via Napoli, sfruttando il lato nord della carreggiata della via del Brennero, oltre la fila di platani. Si prevede poi di realizzare, nell'ambito del piano particolareggiato di riordino del CUS, una ciclabile che arrivi fino alla località “Immaginetta”, in Comune di San Giuliano Terme”

1 – CICLABILITA' URBANA – ALLEGATI



1c

“Collegamento della pista di via Giovanni Pisano con quella di via Tino di Camaino, mettendole “a rete” attraverso via Pardo Roques”

1 – CICLABILITA' URBANA – ALLEGATI



1c

“si cercherà, attraverso un ripensamento generale della viabilità, di far proseguire la corsia ciclabile su via Bianchi.”

1 – CICLABILITA' URBANA – ALLEGATI



1d

“Collegamento ciclo-pedonale in sede protetta tra il parcheggio scambiatore Pietrasantina e largo Cocco Griffi, ovvero la zona pedonale del Duomo.”

2. Ciclabilità tra la città vecchia e la città nuova

Lo sviluppo della città e il trasferimento dell'Ospedale Santa Chiara a Cisanello hanno creato una nuova città. L'amministrazione sta predisponendo, nell'ambito della progettazione della mobilità verso quell'area una modifica al PUM che preveda una busvia in sede protetta capace di ridurre notevolmente il flusso di auto private nella direttrice tra centro e nuovo Ospedale. In questo contesto ed all'interno dei nuovi progetti sarà prevista una nuova viabilità ciclabile totalmente in sede protetta ed in sicurezza nei diversi nodi presenti su quella direttrice. Tale realizzazione può essere anticipata laddove non contrasti con le nuove previsioni, prevedendo realizzazioni provvisorie negli altri casi. Il collegamento avverrà lungo tre direttrici (con le relative piste ciclabili in sede protetta).

a. La prima direttrice (quella più diretta e dedicata) prevede il proseguimento collegamento della pista ciclabile in sede protetta di via Matteotti-Matteucci lungo via Cisanello, sullo stesso lato della strada fino al supermercato Esselunga, congiungendosi alla pista ciclabile in sede protetta di Via Bargagna (pista già esistente) attraverso il parcheggio "Del Papa", da cui si prosegue con il progetto già esistente di attraversamento di via Manghi (con semaforo a chiamata) e lungo tutta via Martin Lutero fino all'interno dell'ospedale.

b. La seconda direttrice dovrà avvenire, avviando uno specifico accordo con il Comune di San Giuliano al fine di rendere operativa la pista che affianca via Moruzzi progettando gli ultimi 130 mt che da via Moruzzi giungono all'interno del perimetro ospedaliero, collegamento così il quartiere di Pratale e Don Bosco con l'ospedale.

c. Infine sarà prevista una messa in sicurezza del collegamento tra l'ospedale e la pista ciclabile sul Viale delle Piagge, la quale ultima verrà prolungata per tutta la lunghezza del viale fino al "tondo".

Allegati:

- ipotesi progettuali e ambientazione dei tratti previsti

2 – CICLABILITA' tra la CITTA' VECCHIA e la CITTA' NUOVA

IPOTESI PROGETTUALI E AMBIENTAZIONE DEI TRATTI PREVISTI

(In verde i tratti esistenti, in rosso le proposte)



2a

“completamento del percorso ciclabile per l'ospedale di Cisanello, dal Media World fino al supermercato Esselunga, di qui l'attraversamento del parcheggio detto “Del Papa” fino a via Bargagna (pista esistente) e quindi l'ultimo tratto da via Manghi al complesso ospedaliero.”

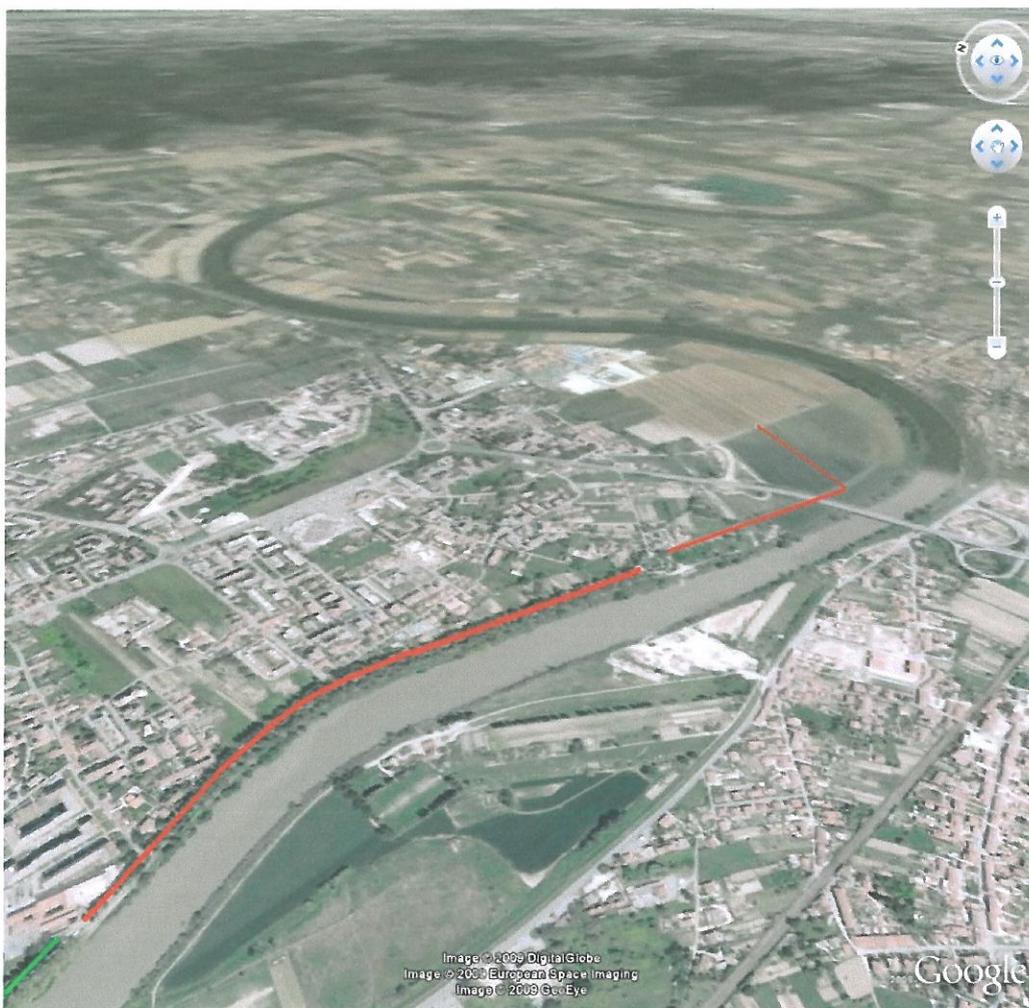
2 – CICLABILITA' tra la CITTA' VECCHIA e la CITTA' NUOVA



2b

“La seconda direttrice dovrà avvenire, avviando uno specifico accordo con il Comune di San Giuliano al fine di rendere operativa la pista che affianca via Moruzzi progettando gli ultimi 130 mt che da via Moruzzi giungono all'interno del perimetro ospedaliero”

2 – CICLABILITA' tra la CITTA' VECCHIA e la CITTA' NUOVA



2c

“Infine sarà prevista una messa in sicurezza del collegamento tra l’ospedale (attraverso il parcheggio in costruzione) e la pista ciclabile sul Viale delle Piagge, la quale ultima verrà prolungata per tutta la lunghezza del viale fino al “tondo”.”

3. Ciclabilità delle frazioni

a. Collegamento tra l'abitato di Riglione e Putignano ed il centro cittadino, attraverso un percorso da individuare nella golenata dell'Arno.

b. Realizzazione di un collegamento della già esistente pista a fianco della FI-PI-LI, dalla via Aurelia alla via dell'Arginone, con Ospedaletto, sistemando ad uso ciclabile un sentiero già esistente lungo la Superstrada, e sotto di essa, fino a via Fagiana Sud.

c. Collegamento ciclabile lungo il ponte delle Bocchette.

d. Ridefinizione del collegamento tra centro e CEP, compreso il ponte e fino a via Livornese, mettendo a norma il percorso parzialmente già esistente.

Allegati:

- ipotesi progettuali e ambientazione dei tratti previsti

3- CICLABILITA' DELLE FRAZIONI

IPOTESI PROGETTUALI E AMBIENTAZIONE DEI TRATTI PREVISTI *(In verde i tratti esistenti, in rosso le proposte)*



3a

“Collegamento tra l'abitato di Riglione e Putignano ed il centro cittadino, attraverso un percorso da individuare nella gola dell'Arno”

3- CICLABILITA' DELLE FRAZIONI



3a

“Collegamento tra l'abitato di Riglione e Putignano ed il centro cittadino, attraverso un percorso da individuare nella golena dell'Arno, facente parte del progetto Ciclopista dell'Arno”

3- CICLABILITA' DELLE FRAZIONI



3b

“Realizzazione di un collegamento della già esistente pista a fianco della FI-PI-LI, dalla via Aurelia alla via dell'Arginone, con Ospedaletto, sistemando ad uso ciclabile un sentiero già esistente lungo la Superstrada, e sotto di essa, fino a via Fagiana Sud”

3- CICLABILITA' DELLE FRAZIONI



3d

“Ridefinizione del collegamento tra centro e CEP, attraverso la sistemazione del percorso già esistente”

4. Ciclabilità “naturalistica”

a. Messa in sicurezza della pista che collega il Parco di San Rossore con il Duomo progettando una pista ciclo-pedonale in sede propria, di larghezza adeguata (quella attuale, oltre ad essere molto stretta, è spesso ricoperta di sabbia o terra) prevedendo un sottoattraverso ciclo-pedonale dell'aurelia (nel progetto di realizzazione della rotatoria all'incrocio con il viale delle cascine).

b. Realizzazione della “ciclostrada del mare” utilizzando il resede del “trammino” per un collegamento Pisa-Marina-Tirrenia-Calambrone (nell'ambito del progetto più ampio che prevede anche la realizzazione di una bus via del mare).

c. Completamento della trasformazione della pista su via del Tirreno fino al Calambrone, in sede protetta.

d. Previsione di un collegamento (in collaborazione con la Navicelli SPA) con la strada ciclabile lungo i Navicelli con il relativo collegamento fino a P.zza Sant'Antonio.

Allegati:

- ipotesi progettuali e ambientazione dei tratti previsti

4 – CICLABILITA' NATURALISTICA

IPOTESI PROGETTUALI E AMBIENTAZIONE DEI TRATTI PREVISTI *(In verde i tratti esistenti, in rosso le proposte)*



4a

“Messa in sicurezza della pista che collega il Parco di San Rossore con il Duomo progettando una pista ciclo-pedonale in sede propria, di larghezza adeguata prevedendo un sottoattraverso ciclo-pedonale dell’aurelia”

4 – CICLABILITA' NATURALISTICA



4b

“Realizzazione della ciclostrada del mare utilizzando il resede del “trammino” per un collegamento Pisa-Marina-Tirrenia-Calambrone”

4 – CICLABILITA' NATURALISTICA



4b - 4d

“Realizzazione della ciclostrada del mare utilizzando il resede del “trammino” per un collegamento Pisa-Marina-Tirrenia-Calambrone”

“Previsione di un collegamento (in collaborazione con la Navicelli SPA) con la strada ciclabile lungo i Navicelli con il relativo collegamento fino a P.zza Sant’Antonio”

“Realizzazione dei percorsi previsti nella tenuta di Tombolo”

5. Ciclabilità nel centro storico.

Si prevede una nuova disciplina giuridica della ciclabilità nel centro storico che, al fine di migliorare la sicurezza per gli utenti delle due ruote, prevede l'istituzione del doppio senso di circolazione per le sole biciclette in determinate strade all'interno della ZTL. A tale proposito, riportiamo lo "stato dell'arte" in Italia, come presentato dal sito Fiab (www.fiab-onlus.it):

Il "Controsenso" in Italia. Bologna ne parla, a Reggio Emilia funziona da 4 anni.

A Bologna se ne parla, seppur definendolo ancora erroneamente "contromano" (vedi articolo su Repubblica: [Il Comune pensa di autorizzare bici contromano e sotto i portici](#)).

A Reggio Emilia invece la delibera che istituisce il permesso alle bici di andare nei due sensi anche in presenza del senso unico (anche qui purtroppo è stato chiamato "possibilità di andare contromano") è del 19/9/2005.

Il provvedimento non riguarda tutta la città ma il centro storico istituito come "zona 30". Le ragioni giuridiche su cui si basa si trovano nella [nota allegata, redatta dall'ufficio legale del Comune di Reggio Emilia](#), a seguito di un ricorso al TAR contro il provvedimento (ricorso che non ha avuto esito).

Oggi, a quattro anni dall'entrata in vigore, il provvedimento è un successo. Il previsto aumento catastrofico di incidenti, profetizzato da parte dell'opposizione politica in Consiglio Comunale, non è minimamente avvenuto. Infatti si è semplicemente legalizzato un comportamento attuato da sempre dai ciclisti della città.

Allegati:

- Primi esempi su Pisa, messi in atto dal 2011



COMUNE DI PISA

TIPO ATTO <i>ORDINANZE DIRIGENTE</i>	
N. atto PISAMO / 474	del 20/12/2013
Codice identificativo 959941	

PROPONENTE <i>PISA MOBILITA'</i>

OGGETTO	VIA KINZICA DEI SISMONDI
----------------	---------------------------------

Dirigente della Direzione	<i>FRANCHINI DARIO</i>
----------------------------------	-------------------------------



COMUNE DI PISA
DIREZIONE 18 - URBANISTICA- EDILIZIA PRIVATA -SUAP - ATTIVITA'
PRODUTTIVE - MOBILITA'

Oggetto: Via Kinzica dei Sismondi, istituzione di doppio senso di circolazione per biciclette.

IL DIRIGENTE

VISTA la necessità di agevolare la mobilità ciclistica;

VISTA la necessità di consentire alle biciclette di percorrere verso nord una strada alternativa a Corso Italia, per evitare conflitti coi pedoni;

RITENUTO opportuna quindi la adozione di un "eccetto bici" al senso vietato vigente;

VISTI gli artt. 2, 3, 5, 7, 37 e 140 del Nuovo Codice della Strada D.Lgs 30.4.1992, n.285 e successive modifiche;

VISTO l'art. 7 c. 1 del DM 557/1999

VISTA la circolare del ministero delle infrastrutture n° 6234 del 21-12-2011

VISTO l'art 107 del T.U. delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs n.267 del 18.8.2000;

ORDINA

Di istituire su tutta la via Kinzica dei Sismondi il doppio senso di circolazione per le biciclette;

DISPONE

- Che la presente ordinanza sia resa nota mediante :
 - pubblicazione all'Albo Pretorio;
 - pubblicazione sul sito internet dell' Amministrazione Comunale
 - apposizione di idonea segnaletica in loco e di preavviso, secondo le norme del Codice della strada;
- di trasmettere copia della presente Ordinanza alla Pisamo S.p.A. per l'esecuzione della segnaletica verticale ed orizzontale prevista dalle norme vigenti;
- che la presente ordinanza entrerà in vigore al momento della installazione della segnaletica prevista.

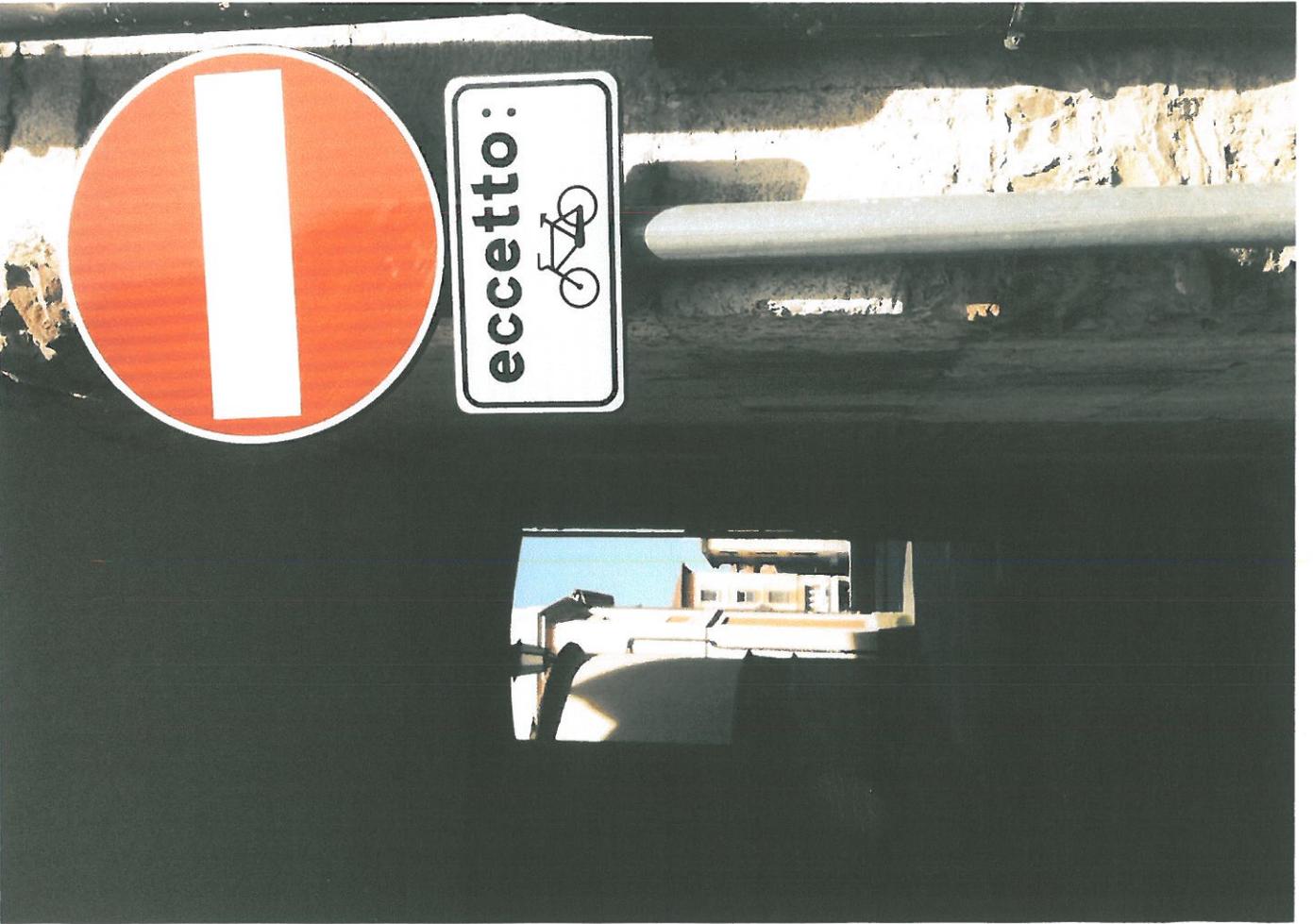
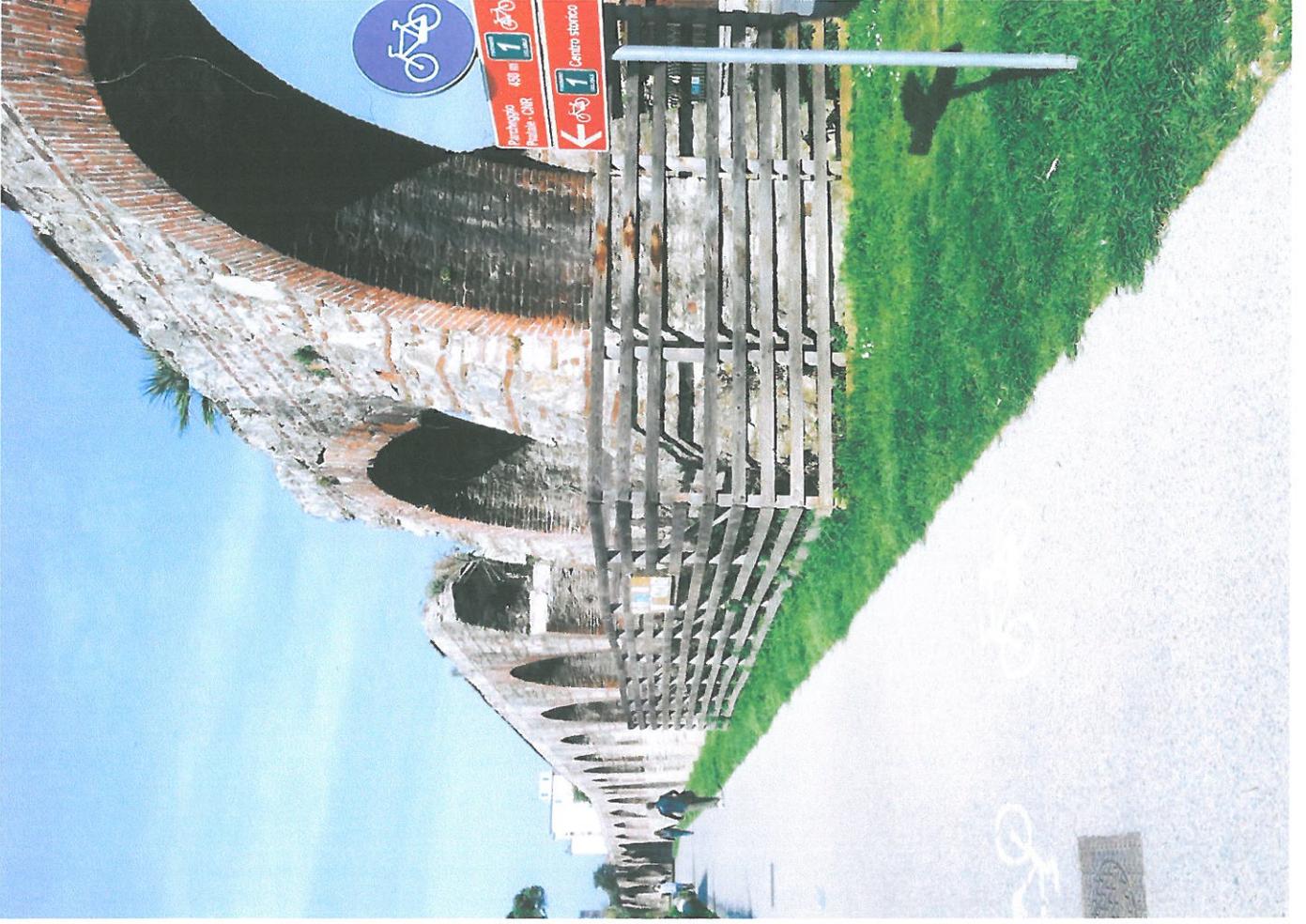
AVVISA

Che contro la presente ordinanza può essere opposto ricorso, entro 60 giorni dalla pubblicazione all'albo pretorio, al T.A.R. della Toscana.

La Polizia Municipale, gli Ufficiali ed Agenti della Forza Pubblica sono incaricati di far osservare la presente ordinanza, I trasgressori saranno puniti a termine di legge.

Il Dirigente
Dr.Arch. Dario Franchini

"Documento firmato digitalmente ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 23ter del decreto legislativo n. 82 del 7 marzo 2005 - Codice dell'Amministrazione digitale. Tale documento informatico è memorizzato digitalmente su banca dati del Comune di Pisa.



6. Parcheggio, sosta, scambio e segnaletica.

Si prevede l'installazione, in aree dove è forte lo "scambio" tra mezzi di trasporto, di strutture atte al ricovero sicuro dei mezzi a due ruote, per incentivare l'uso della bicicletta per circolare in città. Tale servizio potrebbe essere rivolto sia a chi vuole lasciare la propria bici in un luogo sicuro, sia a chi vuole "noleggiare" la bicicletta, giungendo con autobus turistici o con il treno. In quest'ultimo caso si dovrebbe parallelamente costituire un servizio per la gestione di abbonamenti e riscossioni, oltre alla manutenzione dei mezzi. I luoghi individuati sono: i parcheggi scambiatori di Pietrasantina e Pratale (o Paparelli) e la stazione ferroviaria (area da individuare), oltre al parcheggio in progetto nell'area ospedaliera di Cisanello.

Al fine di rendere la sosta dei cicli più sicura, si prosegue l'installazione di rastrelliere esclusivamente "bloccatelaio". Nello specifico, è stato individuato nell'ambito della Consulta della Bicicletta, il modello "Londra", ad U rovesciata, che rappresenta attualmente il modello ufficiale del comune di Pisa.

Si prevede lo studio di un sistema organico di segnaletica verticale, per informare ed indirizzare i flussi di mobilità ciclabile. Saranno progettati e realizzati cartelli in ambito urbano, turistico e naturalistico, con la segnalazione delle distanze, seguendo le direttive del Vademecum della Ciclabilità "Reti ciclabili in area Mediterranea", (*ottobre 2008, a cura di Regione Puglia e Fiab*).

Si prenderanno iniziative per far andare più persone possibili "In bici al lavoro", con il coinvolgimento dei Mobility Manager delle aziende più grandi e di tutte quelle comunali, iniziando dalla dotazione dei luoghi di lavoro di posteggi sicuri per bici.

Allegati:

- Il Deposito Protetto operativo a Pisa da alcuni anni
- Immagine della rastrelliera "Londra"
- Esempi di segnaletica verticale per biciclette







7. Ulteriori sviluppi.

Si mantiene aperta la possibilità di dotare la città di Pisa di un servizio di Bike Sharing, ritenuto molto utile in una realtà dove il pendolarismo ed il turismo sono un fenomeno molto forte. Il target di utilizzatori sarebbe infatti la popolazione che giunge quotidianamente a Pisa in auto, treno o bus, e vuole percorrere “l'ultimo miglio” più rapidamente possibile, ma anche il turista che giunge a Pisa per una breve visita senza limitare l'esperienza alla sola Piazza dei Miracoli.

Esiste un progetto di dettaglio esecutivo per la realizzazione all'interno della tenuta di Tombolo di percorsi ciclo-pedonali con attrezzature di appoggio come sosta, informazione e ristoro, che di fatto collegherebbe l'abitato di San Piero a Grado (partendo dalla basilica) alle frazioni costiere di Tirrenia e Marina di Pisa.

Per la programmazione a lungo termine della rete ciclabile, si inseriscono, come suggerito dalla Consulta della Bicicletta, i seguenti percorsi ciclabili:

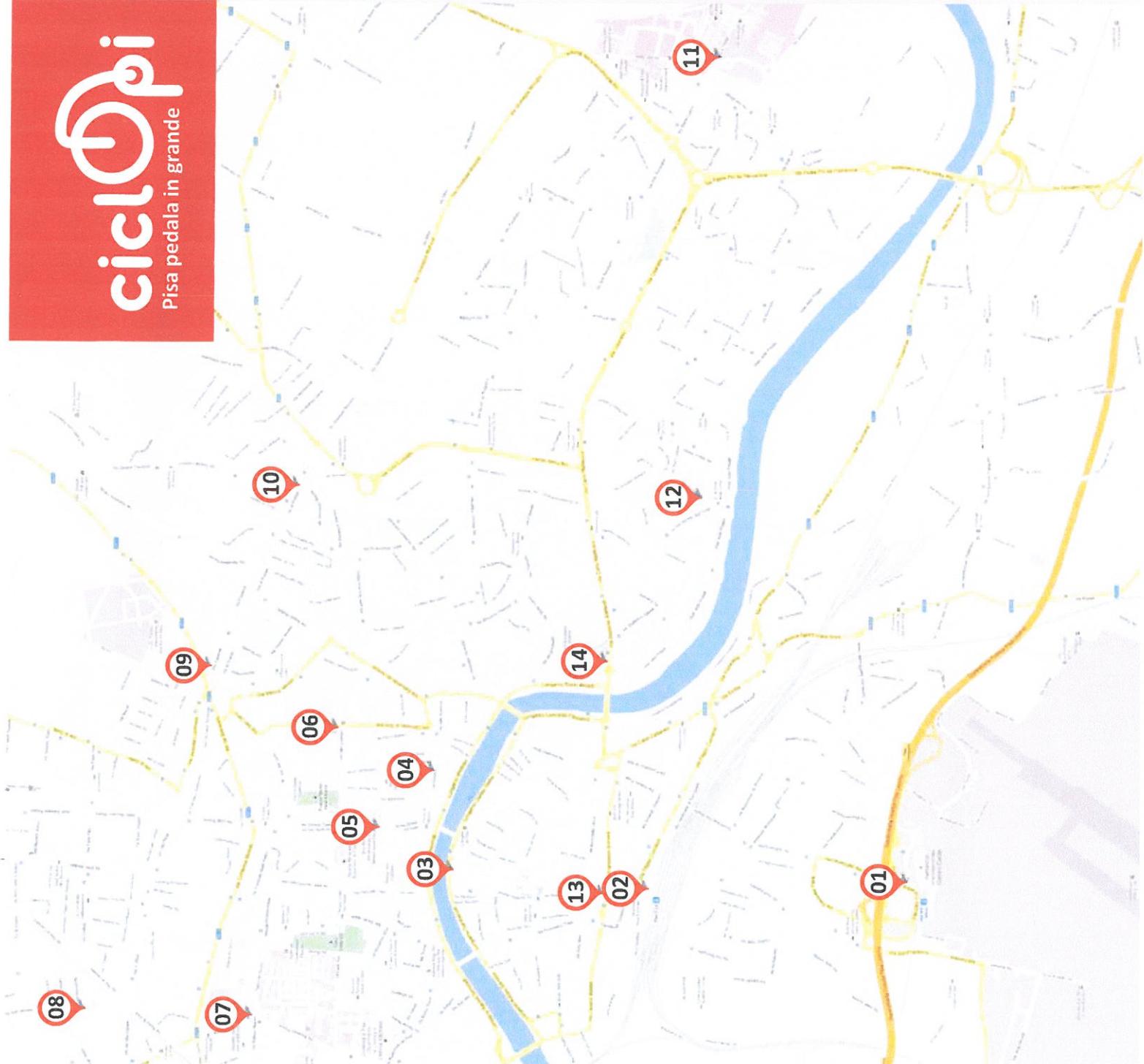
1. pista ciclabile dal parcheggio di via Pietrasantina fino all'Ostello della Gioventù lungo la via Pietrasantina
2. pista a partire da via Bianchi, lungo via Rindi e fino a via Pietrasantina
3. pista lungo via Nenni, dal CNR fino al “Media World”
4. pista lungo la via Aurelia, da via delle Cascine fino al complesso “Saint Gobain”
5. pista lungo via di Gello, da via Lucchese fino alla chiesa dei Testimoni di Geova
6. collegamento protetto dalla Stazione RFI fino all'Aeroporto
7. pista che colleghi la Ciclopista dell'Arno in previsione, fino al ramo di pista sulla via Tosco-Romagnola in comune di Cascina che termina a Riglione
8. pista lungo la via Bonanno Pisano, da p.zza Manin alla Cittadella
9. pista lungo la via Andrea Pisano, dal sottopasso ferroviario fino all'incrocio con la via Aurelia
10. pista ciclabile su via Crispi, dalla stazione CPT al ponte Solferino compreso (con percorsi in entrambe le direzioni)

Allegati:

- Depliant informativo sul sistema Bike Sharing con tessera magnetica
- Estratto dal Piano della Rete Ciclabile della Tenuta di Tombolo

ciclopi

Pisa pedala in grande



Dove trovi le bici

Where you can find the bikes

- 1 AEROPORTO**
P.le C. D'Ascanio
- 2 STAZIONE F.S.**
Piazza Stazione
- 3 COMUNE PALAZZO BLU**
Via Toselli
- 4 TEATRO TRIBUNALE**
Via Palestro
- 5 BORGO STRETTO**
Via Oberdan
- 6 POLO MARZOTTO**
Largo Pontecorvo
- 7 DUOMO**
P.zza Manin
- 8 PIETRASANTINA**
Via S. Jacopo
- 9 PAPANELLI**
Via Papanelli
- 10 PRATALE**
Via di Pratale
- 11 OSPEDALE CISANELLO**
Via Martin Lutero
- 12 SMS BIBLIOTECA**
L.go Tibet
- 13 VITTORIO EMANUELE**
P.zza V. Emanuele II
- 14 PALACONGRESSI**
Via Matteotti



Abbonamenti

Subscriptions

Abbonamento Annuale comprensivo di 5€ di ricarica <i>Annual subscription, including 5 € recharge</i>	35 €
Abbonamento annuale per studenti <i>annual subscription for students</i>	25 €
Settimanale comprensivo di 2 € di ricarica <i>Weekly subscription including 2 € recharge</i>	10 €
Giornaliero comprensivo di 1 € di ricarica <i>Daily subscription, including 1 € recharge</i>	5 €

Per info e abbonamenti
For information and subscriptions
www.ciclopi.eu

Preleva la bici Take the bike



Passare la card sulla colonnina cui è agganciata la bici; attendere la sequenza di bip accelerati; sollevare leggermente la bici e sfilare verso destra.

Touch the card to the top of the rack where the bike is docked; wait for the series of fast beeps, then slightly lift the bicycle and pull towards right.

Pedala Ride



24 ore al giorno no stop, 7 giorni su 7
Service open
24 hours a day, 7 days a week

Tariffe

abbonamento annuale *annual subscription*

Tariffe	Rates
1 ^a mezz'ora/ First 1/2 hour	GRATUITO/ free
2 ^a mezz'ora/ 2nd 1/2 hour	€ 0,90
3 ^a mezz'ora/ 4nd 1/2 hour	€ 1,5
dalla 4 ^a mezz'ora/ from 4nd 1/2 hour	€ 2,00

Restituisci Return



Inserire la bici all'interno della colonnina e attendere che il sistema confermi con tre bip l'avvenuto aggancio. Verificare sempre che la bici sia correttamente ancorata.

Insert the bike into the rack and wait for three beeps confirming the correct return. Always make sure that the bike is correctly docked.

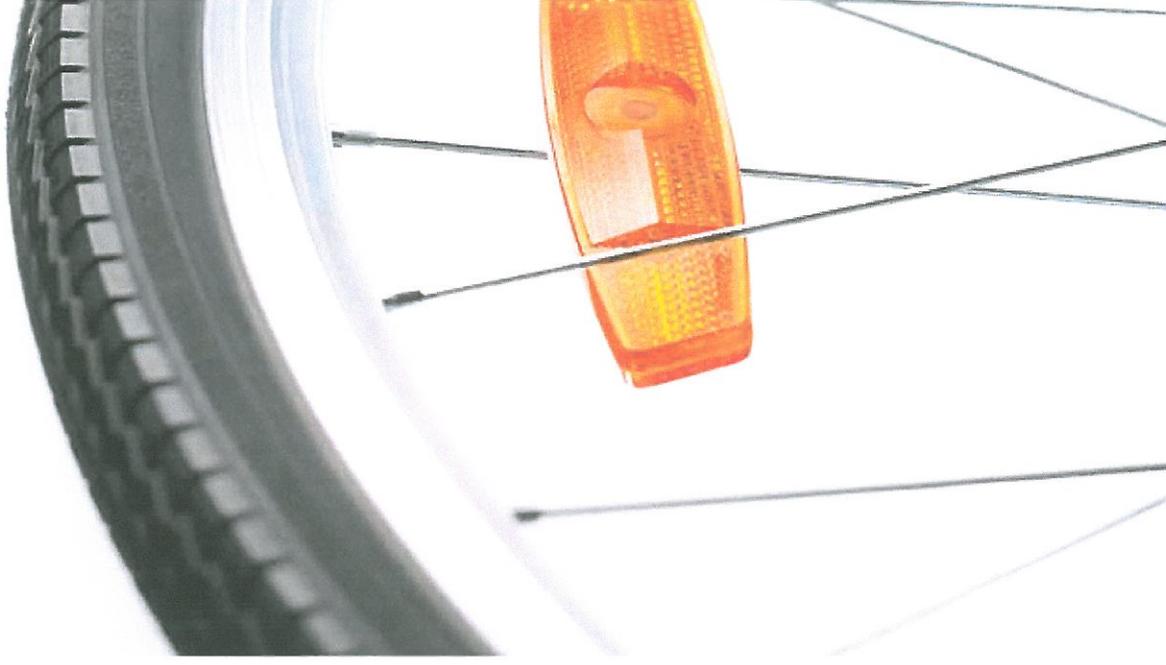
ciclopi
Pisa pedala in grande

www.ciclopi.eu

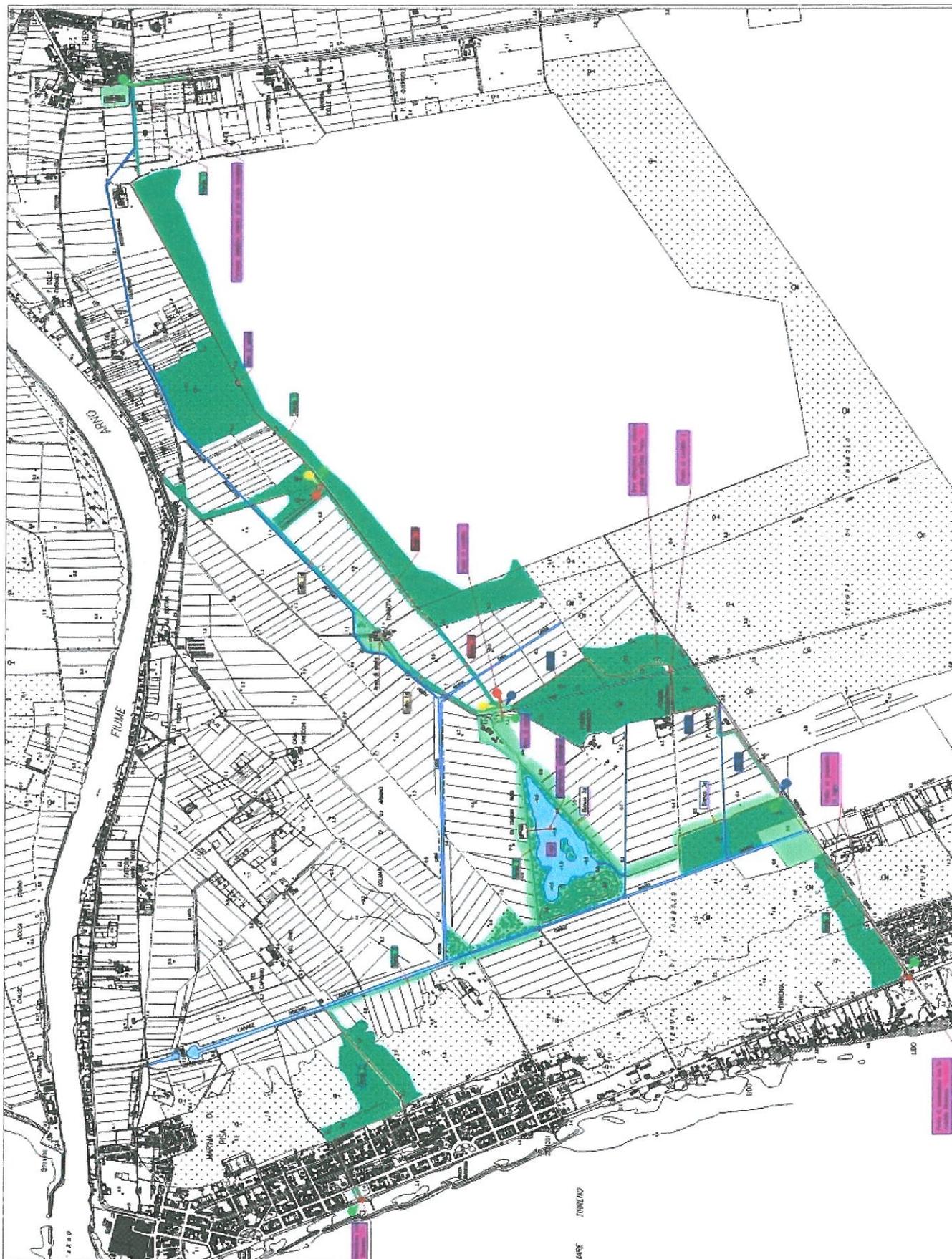
Numero Verde
800 005 640



ciclopi
Pisa pedala in grande



PIANO MOBILITA' CICLABILE – Allegato “Tenuta di Tombolo”

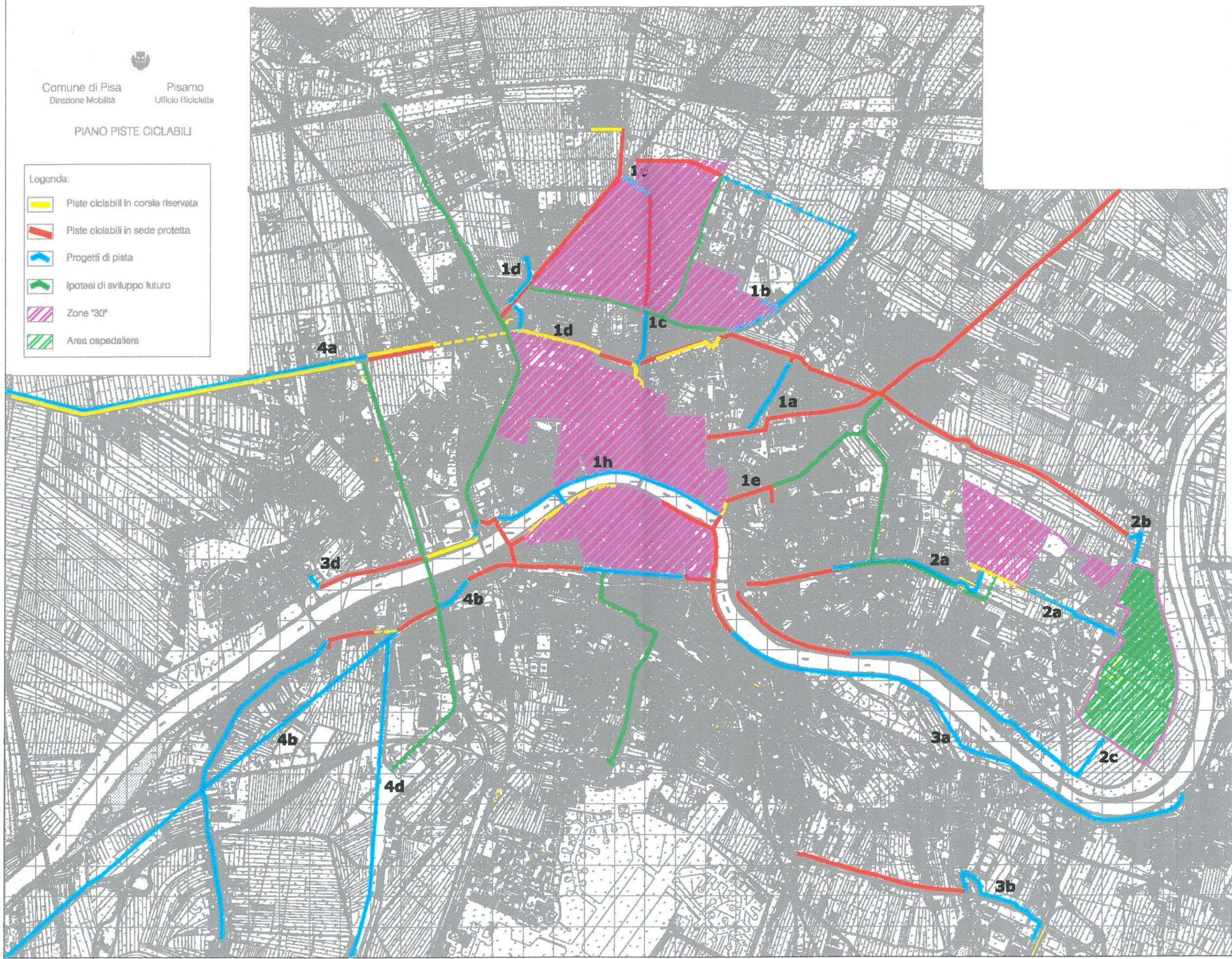


Allegato: Piano rete ciclabile della Tenuta di Tombolo

PIANO PISTE CICLABILI

Legenda:

-  Piste ciclabili in corsia riservata
-  Piste ciclabili in sede protetta
-  Progetti di pista
-  Ipotesi di sviluppo futuro
-  Zone "30"
-  Area ospedaliera





Comune di Pisa
Direzione Mobilità

Pisano
Ufficio Biciclette

PIANO PISTE CICLABILI 2009

Legenda:



Piste ciclabili in corsia riservata



Piste ciclabili in sede protetta



Ipotesi o progetti di pista



4b

4b

4c

4d

PIANO DELLA MOBILITA' CICLABILE - Allegato Litorale



Percorsi ciclabili (di interesse naturalistico e turistico) tra Pisa ed il litorale.

In verde gli esistenti, in rosso i progetti.

SCHEDA CONOSCITIVA

PISTE CICLABILI ESISTENTI al 2009



(Da ovest verso est)

- 1) Pista "Marina di Pisa"-via Repubblica Pisana (da piazza Baleari a via Arnino) in corsia riservata (1,4 km)



- 2) Pista "Marina-Tirrenia" in sede protetta (1,8 km)



5) Pista di “via Livornese” (lungo il parcheggio Saint Gobain) in sede protetta (0,8 km)



6) Pista “del Trammino” (via Conte Fazio, via Bixio) in sede protetta (0,8 km)



3) Pista "Tirrenia-Calambrone" in sede protetta (4,4 km)



4) Pista "Bechi Luserna" (da ponte della Cittadella a ponte dell'Aurelia) in corsia riservata (0,4 km)



- 7) Pista "San Rossore" (lungo viale delle Cascine fino al sottopasso della ferrovia) in corsia riservata (3,8 km)



- 8) Pista lung. "Sonnino" (via Porta a Mare, lung. Sonnino) in corsia riservata (0,8 km)



- 9) Pista lung. "Gambacorti" (dalla chiesa s. Paolo a Ripa d'Arno a Palazzo Giuli) in corsia riservata (0,4 km)



10) Pista “dei due Ospedali” (via Contessa Matilde, via Lucchese, via Paparelli, via di Pratale, via Moruzzi) tipologie varie (4,5 km)



11) Pista via “Giovanni Pisano” in sede protetta (0,7 km)



12) Pista di “Gagno” (via Fedi, via Tino di Camaino, via XXIV Maggio) in sede protetta (1,7 km)



13) Pista di via “San Francesco” in corsia riservata (0,3 km)



14) Pista di via “Matteucci” in sede protetta (0,6 km)



15) Pista di via “Garibaldi” in sede protetta (0,6 km)



15) Pista delle Piagge (dalla sede VV.FF. alla chiesa di San Michele) in sede protetta (1 km)



16) Pista di Via Bargagna, in corsia riservata (0,4 km)

