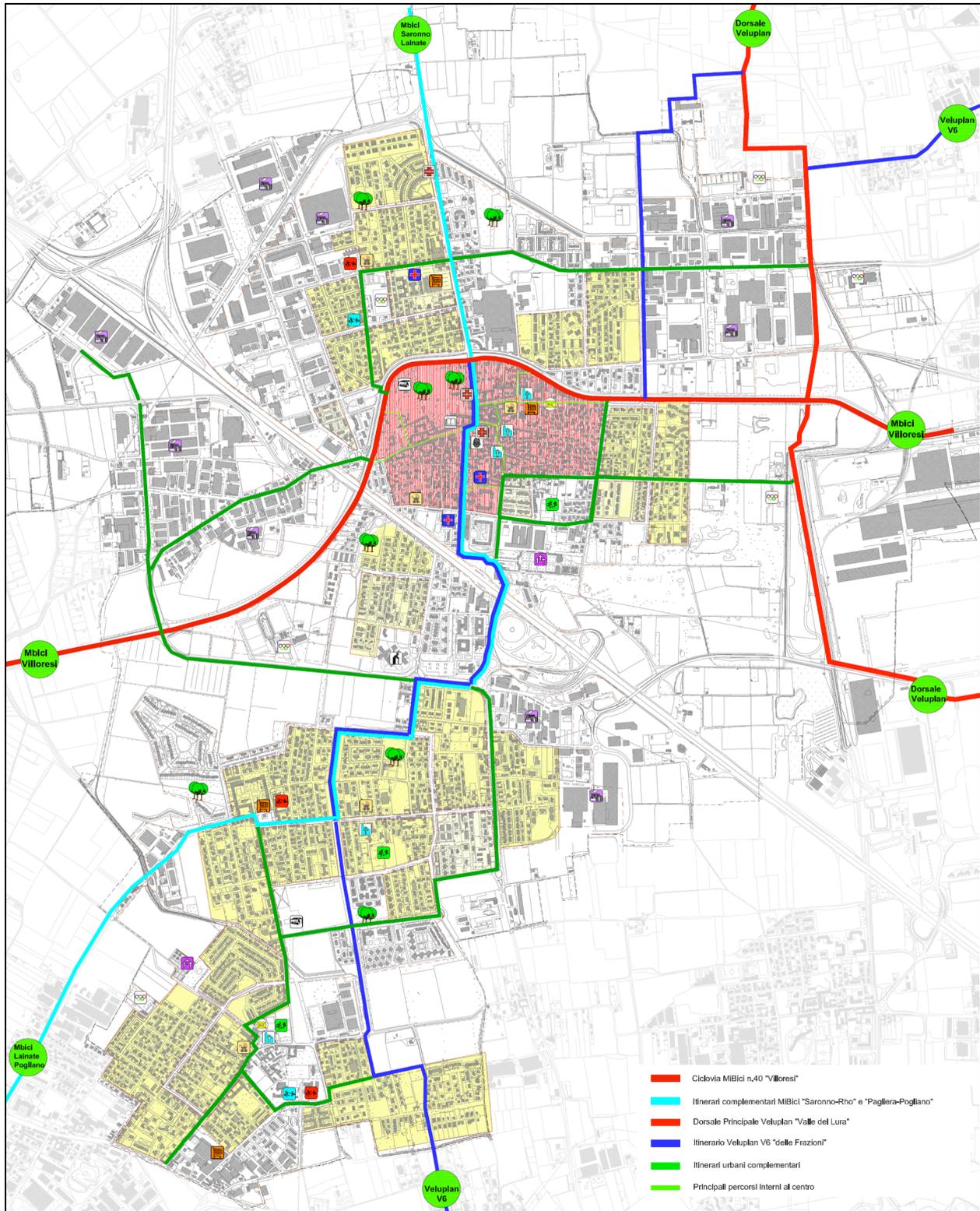


In questa fase non è stato possibile consolidare tale disegno con una verifica puntuale dell'adeguatezza degli standard realizzativi esistenti o possibili, verifica che potrà portare anche a modifiche locali di tracciato.

La figura qui riportata ha pertanto valore indicativo, e potrà essere modificata ed integrata in fase attuativa senza richiedere variazioni formali della medesima.



Rete ciclabile principale

### 6.3.2 Criteri progettuali

Il telaio della rete portante costituisce il riferimento da utilizzare per la realizzazione della mappa generale della rete ciclabile, per la progettazione del sistema di segnaletica di identificazione, direzione e indirizzamento e per la corretta pianificazione degli interventi.

Ad esso però dovranno soprattutto essere garantiti i migliori standard prestazionali e di qualità, e precisamente:

- *l'attrattività*, intesa come completezza e rilevanza delle polarità servite, con particolare riferimento agli spostamenti sistematici quotidiani casa – lavoro – scuola e alla valorizzazione del sistema delle qualità;
- la *continuità*, da intendere come elemento che condiziona la scelta progettuale non tanto del tracciato, quanto della soluzione tecnica da adottare per garantire sempre omogenee condizioni di sicurezza e comfort su tutto l'itinerario;
- la *riconoscibilità* non solo da parte dei ciclisti ma anche dei conducenti dei veicoli a motore, che devono adeguare il loro comportamento di guida con particolare attenzione ai ciclisti;
- la *brevità*, intesa come razionalità ed efficienza dei tracciati, che devono evitare per quanto possibile l'utilizzo di percorsi indiretti e tortuosi solo perché di più facile realizzazione.

Tale rete risulta quindi formata da itinerari continui che garantiscono il collegamento tra nuclei insediati limitrofi, l'accesso ai principali poli urbanistici di interesse (i.e. poli scolastici, complessi sportivi e sanitari, emergenze storico-monumentali ecc.), ai nodi del trasporto pubblico (a partire dalle stazioni dei sistemi su ferro), ai grandi sistemi ambientali (parchi, corridoi verdi, sistema delle acque ecc.).

A tale primo livello di dorsali ciclabili importanti, si affianca una rete più fitta di piste, itinerari e percorsi ciclabili secondari il cui compito è quello di assicurare la connessione tra le ciclovie, tra queste e i principali attrattori di traffico e le scuole ed organizzare i percorsi di distribuzione all'interno delle zone residenziali.

### 6.3.3 Rapporti con gli sviluppi urbanistici

I nuovi sviluppi e le trasformazioni urbanistiche dovranno garantire un'accessibilità diretta, confortevole e sicura al telaio portante della ciclabilità urbana, così come qui individuato.

A tal fine, e laddove se ne riconoscesse l'opportunità/necessità, le diverse iniziative dovranno contribuire direttamente alla realizzazione/integrazione di detto telaio, anche se esterno al perimetro dei rispettivi comparti, rispettando gli standard geometrici e prestazionali richiesti per la rete ciclabile portante.

Di converso, gli innesti dei comparti sulla viabilità esistente così come l'organizzazione della viabilità interna non dovranno in alcun modo compromettere l'efficienza e la sicurezza degli eventuali itinerari ciclabili ove esistenti, ovvero comprometterne una realizzazione efficiente e sicura ove di previsione.

Eventuali poli attrattori presenti nei comparti dovranno prevedere spazi adeguati ed attrezzati per il ricovero delle biciclette, in proporzione al numero di utenti/visitatori attesi. Tale proporzione può essere orientativamente stabilita in un posto bici ogni 7 posti auto.

## 6.4 La stazione degli autobus

Una ultima, importante indicazione riguarda il rapporto tra la città di Lainate ed il sistema di trasporto pubblico che ne deve garantire l'accessibilità dal territorio circostante.

Il fatto di non essere servita da sistemi su ferro si traduce infatti, al di là delle prestazioni effettivamente offerte, in un minore livello di accessibilità percepita.

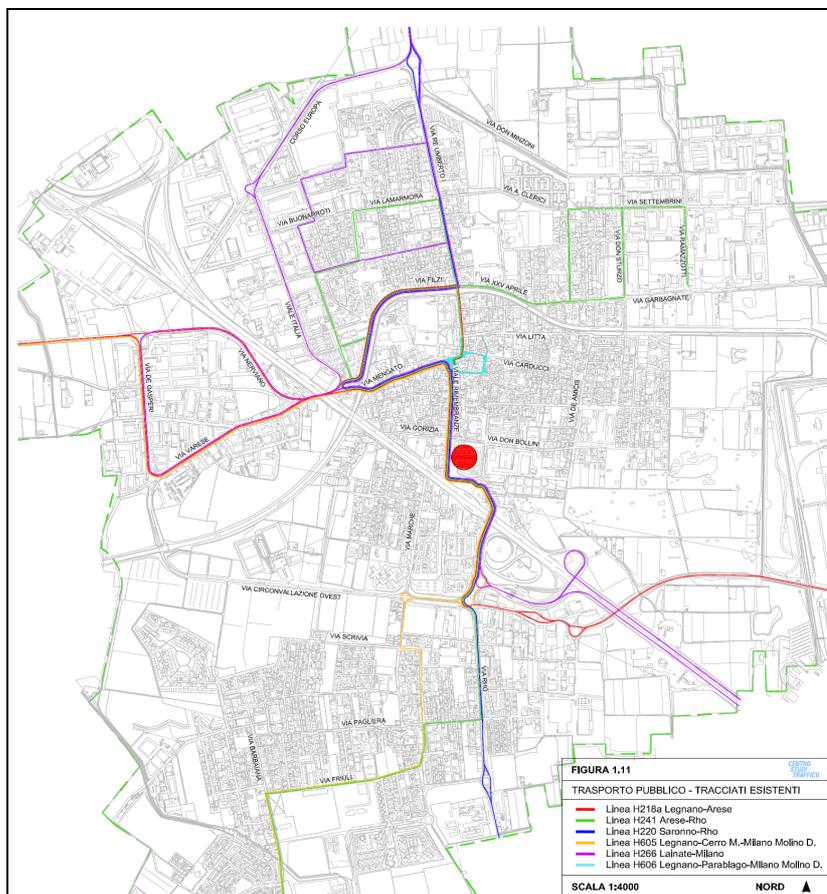
Occorre pertanto 'reinterpretare' le linee su gomma, ed in particolare il diretto autostradale Lainate-Milano, come assi forti 'strutturanti', che siano di riferimento, al pari di una stazione ferroviaria, per l'intero territorio urbano.

Questo significa intraprendere una serie di azioni coordinate sui diversi aspetti, in gran parte immateriali, interessati: dalla costruzione degli orari, all'infomobilità, al coordinamento con le grandi reti metropolitane ecc.

Significa però anche lavorare sui nodi materiali, e cioè sulle fermate che devono assumere aspetti e funzioni 'importanti', e sulla creazione di un nodo integrato –la stazione degli autobus- dove concentrare le principali funzioni del sistema, ed in particolare:

- \* l'interscambio tra le diverse linee;
- \* il parcheggio di corrispondenza auto-bus;
- \* l'accessibilità ciclabile e le strutture di ricovero delle biciclette;
- \* i servizi all'utenza (informazioni, bigliettazione, servizi commerciali accessori).

Sembra in prima ipotesi possibile individuare un sito adatto a collocare tale stazione lungo la via Rimembranze, in adiacenza alla rotatoria del cimitero, come mostrato in figura.



*Rete attuale dei bus e possibile collocazione della 'stazione degli autobus' (immagine tratta dallo studio CST per il PUT 2006)*