



Proposta di collegamento ciclabile Trieste-Muggia

Le città vivibili sono amiche di pedoni e ciclisti.

Le proposte che FIAB sostiene nelle città di ogni parte d'Italia hanno alla base un'idea di riorganizzazione del traffico tale da rendere la città a misura di persona. La ciclabilità è uno degli strumenti per raggiungere questo obiettivo. Per promuovere la ciclabilità va dato uno spazio sicuro per le biciclette in strade di città non nate per le automobili come sono le nostre. Si manifesta una necessità di riequilibrio, all'interno del settore della mobilità, tra spazio dedicato al traffico motorizzato e spazio dedicato alla mobilità pedonale e ciclabile. Il collegamento ciclabile Trieste Muggia non sfugge a questa inevitabile contesa. FIAB la sostiene con argomenti e soluzioni tecniche, che escludono tratti ciclopedonali - così come suggerito dallo stesso regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (*Decreto LL.PP. N. 557 del 30/11/1999*) - che sottraggono spazio ai propri alleati naturali, l'altra categoria debole, i pedoni.

Un collegamento per il cicloturismo e per il ciclismo urbano.

Il collegamento ciclabile Trieste Muggia è ambivalente, riguarda infatti sia il cicloturismo che il ciclismo urbano.

Cicloturismo:

- 1) Questo tratto di strada fa parte dell'itinerario cicloturistico a lunga percorrenza EuroVelo 8 (a) che collega Cadice ad Atene sviluppandosi lungo la costa mediterranea e attraversando Trieste. A ovest, sia in Italia che in Francia e Spagna, la realizzazione di questo itinerario è avanzata e nuovi tratti sono già stati recentemente finanziati (per es. la ciclovia VENTO lungo il fiume Po) e quindi nei prossimi anni i flussi cicloturistici prevedibilmente cresceranno.
- 2) Nel DEF2017 (b) approvato l'11 aprile 2017 la ciclovia Lignano-Trieste è stata inserita nel sistema delle ciclovie turistiche nazionali (c). Ciò farà arrivare risorse per completare i tratti ancora mancanti di questa ciclovia rendendola continua e quindi più attraente.
- 3) Questo tratto di strada è l'unico ancora non completato della Ciclovia Parenzana (d) realizzata su una ferrovia dismessa che collegava Trieste a Parenzo. La ciclovia è stata in piccola parte realizzata nel Comune di Muggia (dalle foci di Rio Ospo al confine di Rabuiese) e terminata nel territorio sloveno e croato. E' una ciclovia spettacolare che sfrutta gallerie e ponti della vecchia ferrovia e collega borghi e luoghi storico/naturalistici di grande bellezza. Per queste ragioni in questi anni c'è stato un boom di presenze su questa ciclovia con tutte le ricadute economiche positive che ciò comporta.

Ciclismo urbano:

Questo collegamento è senza particolari pendenze, attraversa diversi rioni molto popolati, interessa molte attività commerciali ed industriali. In anni recenti per il traffico veloce dei veicoli a motore sono state portate a compimento importanti opere, quali la Grande Viabilità, che hanno notevolmente sgravato di traffico le strade oggetto della nostra proposta. Riteniamo quindi possibile e opportuno rigenerare le infrastrutture sulle quali insiste la proposta realizzando un percorso ciclabile sicuro, continuo, comodo, lineare e riconoscibile. Un cambiamento di questo tipo

darebbe un importante impulso all'incremento degli spostamenti casa-lavoro su bicicletta rispondendo alla "voglia di pedalare" evidenziata nel sondaggio SWG "La bicicletta a Trieste: un mezzo per gli spostamenti quotidiani" del 2016 (e). Nel sondaggio emergeva che il 20% dei triestini pensa "spesso" che se esistesse una pista ciclabile sul tragitto casa-lavoro preferirebbe lasciare ferma l'auto e pedalare e che gli ostacoli principali che frenano questa scelta sono la mancanza di corsie e piste ciclabili (per il 27%) e la pericolosità delle strade (per il 14%).

Caratteristiche tecniche.

Vista la tipologia di utenti per i quali è stata pensata la proposta, ciclisti adulti che usano la bici per turismo o come strumento di mobilità quotidiana, la linearità e la velocità del percorso sono una qualità estremamente importante. Tenuto conto di questo, la soluzione tecnica più idonea è la realizzazione di 2 corsie ciclabili monodirezionali (f) su sede stradale lungo il percorso più lineare, veloce e riconoscibile. Per una parte del percorso in territorio muggesano – come meglio specificato successivamente - si propone la soluzione della pista ciclabile bidirezionale in sede propria. Negli attraversamenti del centro abitato di Aquilinia prevediamo interventi di moderazione della velocità che permettano un sicuro passaggio delle biciclette in promiscuo con le auto sulla sede stradale.

In alcune situazioni dove il marciapiede è ampio più di 1,5 metri ed è scarso il traffico pedonale potrebbe essere opportuno ridurre la sua larghezza per garantire lo spazio necessario per la ciclabile.

Itinerario.

Punto di partenza: l'incrocio semaforico tra Via Salata e Via Baiamonti, in quanto punto di confluenza di 2 percorsi ciclabili :

- la Parenzana (da Campo Marzio)
- la prossima ciclabile da Piazza dei Foraggi in quanto nel progetto di riqualificazione della galleria Montebello (già finanziato e progettato) sono previste 2 piste ciclabili monodirezionali.

Tratto in Comune di Trieste :

Via dell'Istria;

Via Flavia;

Si prevedono 2 corsie monodirezionali in sede stradale (una in direzione Muggia e una in direzione Trieste) realizzate con una semplice segnaletica orizzontale utilizzando la sezione stradale in larga parte ampia e sovradimensionata . Ricordiamo che su questa soluzione il Sindaco Dipiazza ha preso un impegno formale (g).



(Rendering corsie ciclabili in via Flavia)



(Rendering corsie ciclabili in via dell'Istria)

Tratto in Comune di Muggia :

Questo tratto inizia con l'attraversamento di Aquilinia; si è già in Zona 30 e non sarebbe quindi necessario per ciclisti adulti un percorso ciclabile in sede propria. Ma per aumentare la sicurezza dei pedoni, migliorare la vivibilità di questo abitato e permettere ai ciclisti di pedalare in sicurezza sulla sede stradale in promiscuo con le auto andrebbero realizzati una serie di interventi di moderazione della velocità che rendano impossibile superare il limite di 30km/h: 2 porte d'ingresso, attraversamenti pedonali a raso, platee rialzate, isole salvagente e chicanes.



(situazione attuale dell'attraversamento di Aquilinia)

Cities can be safer by design



Speed humps & cushions
Reduction of 47% in injury crashes. Reduction in average speeds from 35.4 to 24.4 km/hr



Chicanes
Reduction in injury crashes by 54%. Also reduces crash severity



Chokers
Reduction in speed by 14% for one lane chokers. 20% reduction in traffic for one lane chokers



Raised intersections/crossings
Reduction in midblock speeds by upto 10%



Roundabout
A reduction in 70-90% in fatal and serious injury crashes.



Narrow lanes
Reduction in traffic lane widths to 2.8 to 3.25 meters results in drastic reduction of speeds and fatal injuries

C'è poi la salita di Monte San Giovanni. Siamo sulla ex S.P.14, da molti anni a senso unico dal semaforo di Aquilinia fin quasi al ponte sull'Ospo. Per questa ragione si propone in questo tratto di passare dalle 2 corsie monodirezionali a pista ciclabile bidirezionale posta sul lato destro in direzione Muggia. Per ragioni di visibilità l'unione delle 2 monodirezionali è proposto lontano dal semaforo della galleria e lontano dallo scollinamento, quindi a metà della salita .

In pista ciclabile bidirezionale in sede propria si percorre tutto il tratto fino al ponte sul rio Ospo (dove vie è già un'ipotesi di realizzare una passerella ciclabile) poi lungo l'anello ciclabile della nuova rotonda e si prosegue sempre in biderizionale lato mare fino all'altezza dell'ex Cantiere Alto Adriatico. Dall'ingresso del CAA – dove si dovrebbe entrare in Zona 30 e sarebbe utile realizzare una rotonda compatta per rendere chiaramente visibile l'ingresso in uno spazio urbano - alla fine di via Battisti riteniamo si debbano realizzare degli interventi di moderazione della velocità e due corsie ciclabili monodirezionali.

Evidenziamo che questa proposta è coerente con la tavola "P06 - viabilità" del Piano Regolatore Generale del Comune di Muggia (h)

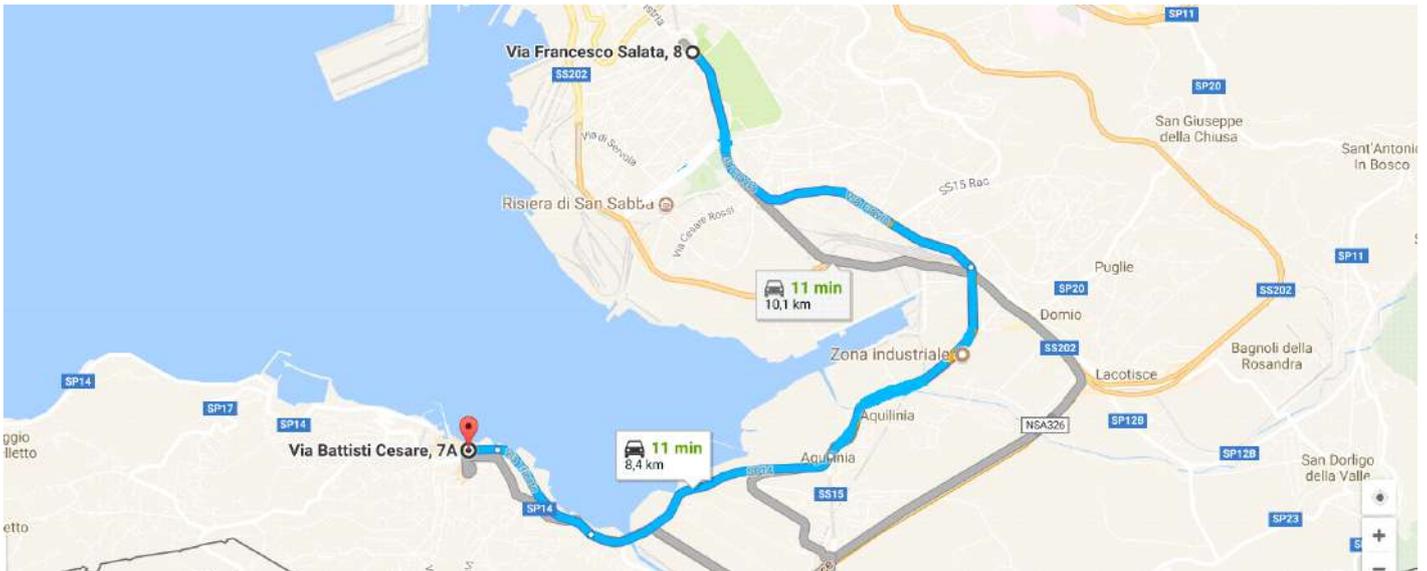


(Rendering della biderizionale sulla es ex S.P. 14)



(Esempio di rotonda compatta)

SINTESI:



TRATTO	SOLUZIONE TECNICA	KM
Dalla uscita della galleria montebello al ponte sul torrente Rosandra-ingresso Aquilinia lungo via dell'Istria e via Flavia	2 corsie ciclabili monodirezionali	4,6
attraversamento Aquilinia	Promiscuità bici/auto con interventi di moderazione della velocità	0,5
Primo pezzo della salita della ex S.P.14	2 corsie ciclabili monodirezionali	0,3
Da prima del scollinamento del Monte San Giovanni all'ingresso dell'ex cantiere Alto Adriatico	pista ciclabile bidirezionale	2,5
Dall'ingresso dell'ex cantiere Alto Adriatico al centro storico di Muggia	2 corsie ciclabili monodirezionali	0,5
LUNGEZZA TOTALE DALL'USCITA GALLERIA MONTEBELLO AL CENTRO STORICO DI MUGGIA		8,4

SOLUZIONE TECNICA	KM
2 corsie ciclabili monodirezionali	5,4
pista ciclabile bidirezionale	2,5
interventi di moderazione della velocità	0,5

- (a) www.eurovelo8.com/
- (b) www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2017-04/Allegato_MIT_AL_DEF_2017.pdf
- (c) www.mit.gov.it/comunicazione/news/ciclovie/nasce-il-sistema-delle-ciclovie-turistiche-nazionali
- (d) www.parenzana.it/mobile-percorso.phplink
- (e) www.ulisse-fiab.org/wp-content/uploads/2016/02/SWG_FIAB-feb-20161.pdf
- (f) www.copenhagenize.com/2014/06/explaining-bi-directional-cycle-track.html
- (g) www.ulisse-fiab.org/wp-content/uploads/2016/05/Dipiazza.pdf
- (h) www.comune.muggia.ts.it/index.php?id=50692

FIAB TRIESTE ULISSE

SEDE: VIA DEL SALE, 4/B – 34121 TRIESTE TEL. SEDE ++39.040.304414
 ADERENTE A: **FIAB** – **ECF** EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION
 RITROVO: GIOVEDÌ 19 – 20.30 - INFO@ULISSE-FIAB.ORG
 CODICE FISCALE 90082900326