

Biciplan UTI



Elab. 11

Quaderno della Rete Ciclabile Portante

Elaborato finale adeguato alle osservazioni/pareri pervenuti

UTI Giuliana – Julijska MTU

Unità Operativa Sviluppo e
Pianificazione territoriale

Adriana Cappiello

responsabile PO - Architetto

Benedetta Rollo

Architetto

CONSULENTI

Pietro Cordara

Architetto

Giuseppe Segno

Pianificatore Territoriale

Omar Bignucolo

collaboratore - Urbanista

rev. 2 10.03.2020

rev. 1 25.06.2019

In premessa è opportuno ricordare che, in linea di principio ed ai sensi delle Linee Guida regionali, le ciclovie che compongono la Rete Ciclabile Portante devono:

- consentire una buona velocità commerciale (15-18 km/h) ai ciclisti che effettuano spostamenti di medio-lungo raggio (> 3 km);
- avere tipologie uniformi il più possibile, itinerari continui, omogenei e quindi più riconoscibili, attrattivi, di immediato utilizzo, con poche tipologie realizzative;
- essere caratterizzate da una ragionevole economicità nei costi di realizzazione e di manutenzione.

Il presente *Quaderno* si compone di schede di maggior dettaglio che si occupano di descrivere la **Rete Ciclabile Portante individuata** nel Biciplan UTI strutturata in 7 itinerari ciclabili:

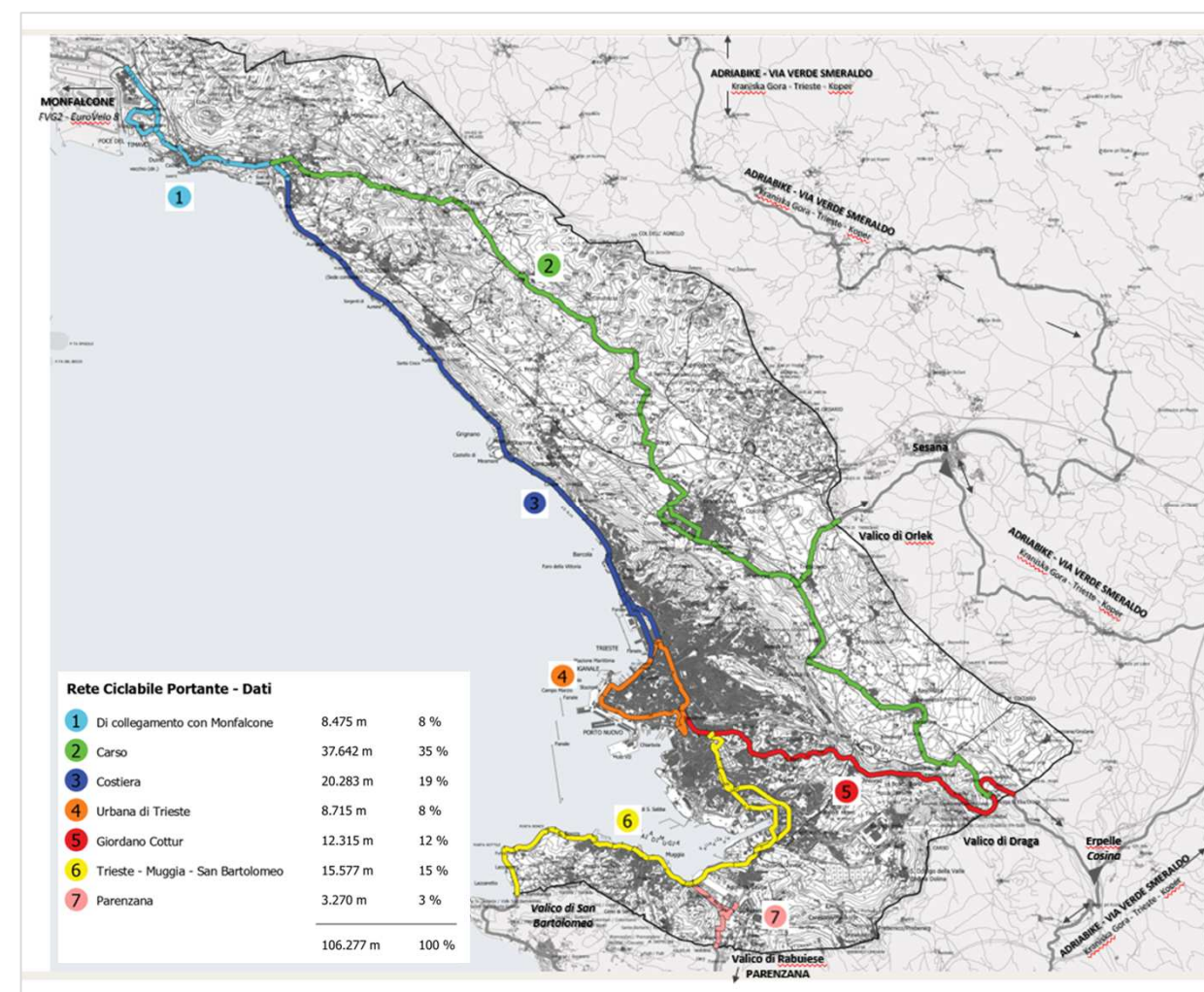
- 1 Di collegamento con Monfalcone
- 2 Carso
- 3 Costiera
- 4 Urbana di Trieste
- 5 Giordano Cottur
- 6 Trieste - Muggia - San Bartolomeo
- 7 Parenzana

E' inoltre necessario ribadire come la **Rete Ciclabile Portante dell'Unione Territoriale Intercomunale Giuliana** individuata si colleghi alla rete nazionale e alla rete transnazionale in maniera diretta ed efficace attraverso i principali valichi transfrontalieri (Valico di San Bartolomeo, Valico di Rabuiese, Valico di Draga, Valico di Orlek) e la tratta di collegamento con Monfalcone e Grado.

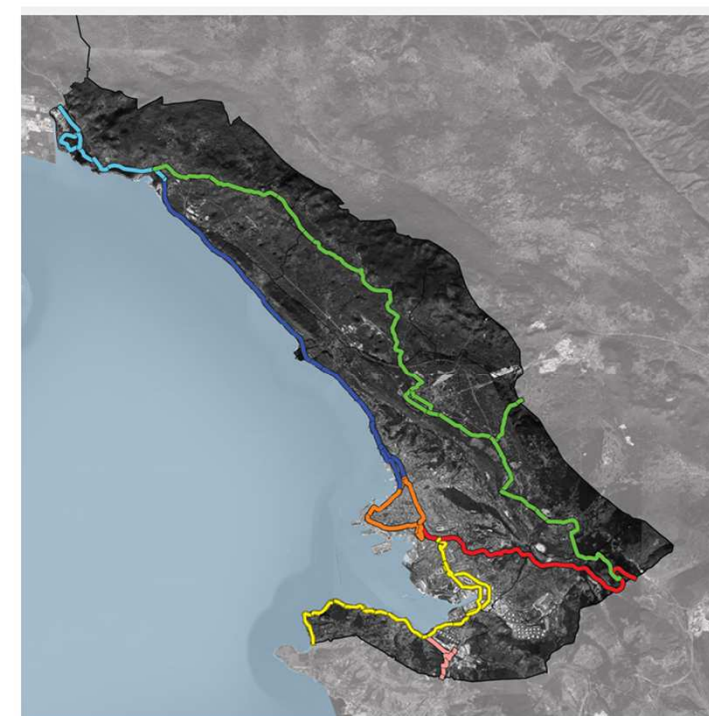
Tramite questi punti di collegamento, la Rete Ciclabile Portante si unisce ai principali itinerari regionali, nazionali ed europei come, rispettivamente, alle altre tratte della ReCIR FVG, a BicItalia TriLiVe, a Bicitalia FIAB 6 e 10, a EuroVelo 8 e 9, ad Adriabike Via Verde Smeraldo e Via della Serenissima, alla Parenzana. Nell'individuazione di questa *ossatura ciclabile* (la Rete Ciclabile Portante appunto) si è tenuto conto dei parametri europei che indicano come destinatario della ciclabile-ciclovie un utente medio, non esperto (utente target).

Ciascuna scheda di approfondimento si occupa di descrivere un itinerario ciclabile.

Inizialmente l'itinerario viene evidenziato singolarmente rispetto all'intera Rete Ciclabile Portante con l'obiettivo di inquadrare e localizzare il suo percorso sia in relazione alle altre parti di Rete Ciclabile Portante sia in relazione ai collegamenti extra-UTI.



INQUADRAMENTO



- Rete Ciclabile Portante**
- 1 Di collegamento con Monfalcone
 - 2 Carso
 - 3 Costiera
 - ➔ 4 Urbana di Trieste
 - 5 Giordano Cottur
 - 6 Trieste - Muggia - San Bartolomeo
 - 7 Parenzana

n. 4 - Ciclabile Urbana di Trieste

La seconda parte della scheda si occupa principalmente di suddividere l'itinerario ciclabile in tratte quanto più omogenee per permettere un maggiore dettaglio nella loro descrizione e nella scala di rappresentazione.

Ad esempio la ciclabile *n.4 - Ciclabile Urbana di Trieste* è stata suddivisa in due tratte, la 4.1 e la 4.2 , così come mostrato in figura; il percorso è formato da una linea continua quanto risulta esistente, è tratteggiato quando è di progetto e non esistente.

Viene inoltre riportato il dato riferito alla lunghezza dell'itinerario ciclabile e della sua suddivisione in singole tratte.

INDIVIDUAZIONE TRATTE E DATI GENERALI



Rete Ciclabile Portante - Dati

1	Di collegamento con Monfalcone	8.475 m	8 %
2	Carso	37.642 m	35 %
3	Costiera	20.283 m	19 %
4	Urbana di Trieste	8.715 m	8 %
5	Giordano Cottur	12.315 m	12 %
6	Trieste - Muggia - San Bartolomeo	15.577 m	15 %
7	Parenzana	3.270 m	3 %
		106.277 m	100 %

Tratta 4.1 6.625 m 76 %

Tratta 4.2 2.090 m 24 %

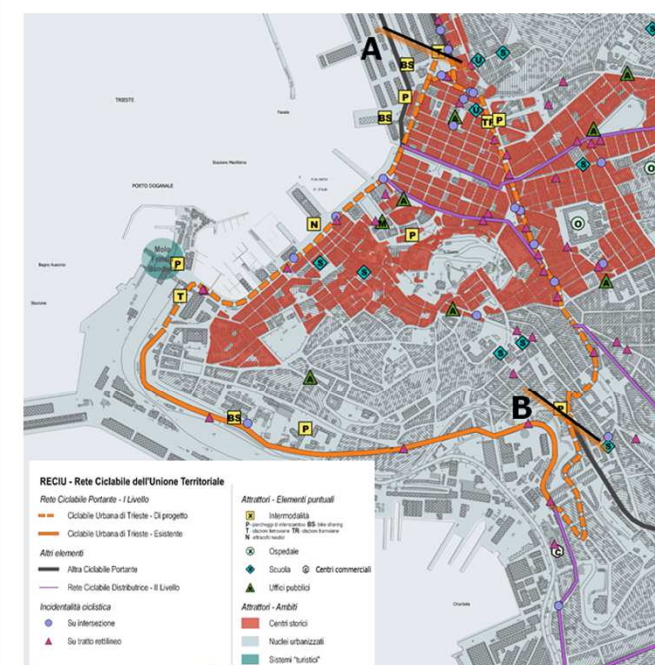
TOTALE 8.715 m 100 %

n. 4 - Ciclabile Urbana di Trieste

Nella terza e ultima sezione della scheda vengono approfondite le singole tratte individuate nella precedente. In particolare, oltre alla già citata suddivisione tra percorso esistente e di progetto, è stata creata una mappa che interpolasse tale informazione con gli altri elementi di rilevanza, come la rete ciclabile distributrice, l'incidentalità ciclistica, gli attrattori puntuali e per ambiti.

Un'immagine esemplificativa del percorso, il profilo altimetrico e delle indicazioni progettuali corredano la scheda riferita alla singola tratta. Le indicazioni progettuali e le note sono state redatte riassumendo le principali caratteristiche della tratta per poi arrivare a stilare un'ipotesi progettuale di massima sempre tenendo conto del livello di *pianificazione di area vasta* in cui si inquadra questo Biciplan UTI. Tali indicazioni variano per singola tratta considerando la peculiarità delle stesse rispetto al contesto.

Ciclabile Urbana di Trieste - Tratta 4.1

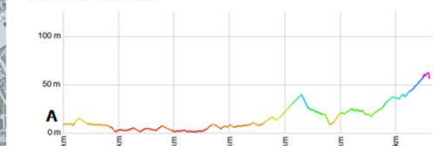


Caratteristiche		Pista ciclabile Prevalentemente presente	
Lunghezza	6.625 m	Pendenza media	0,8%
Tipologia	Su sede promiscua	Incidentalità ultimi 5 anni	14 incidenti (9 su rettilineo e 5 su <i>intersez.</i>)

n. 4 - Ciclabile Urbana di Trieste



Profilo altimetrico



Indicazioni progettuali e note

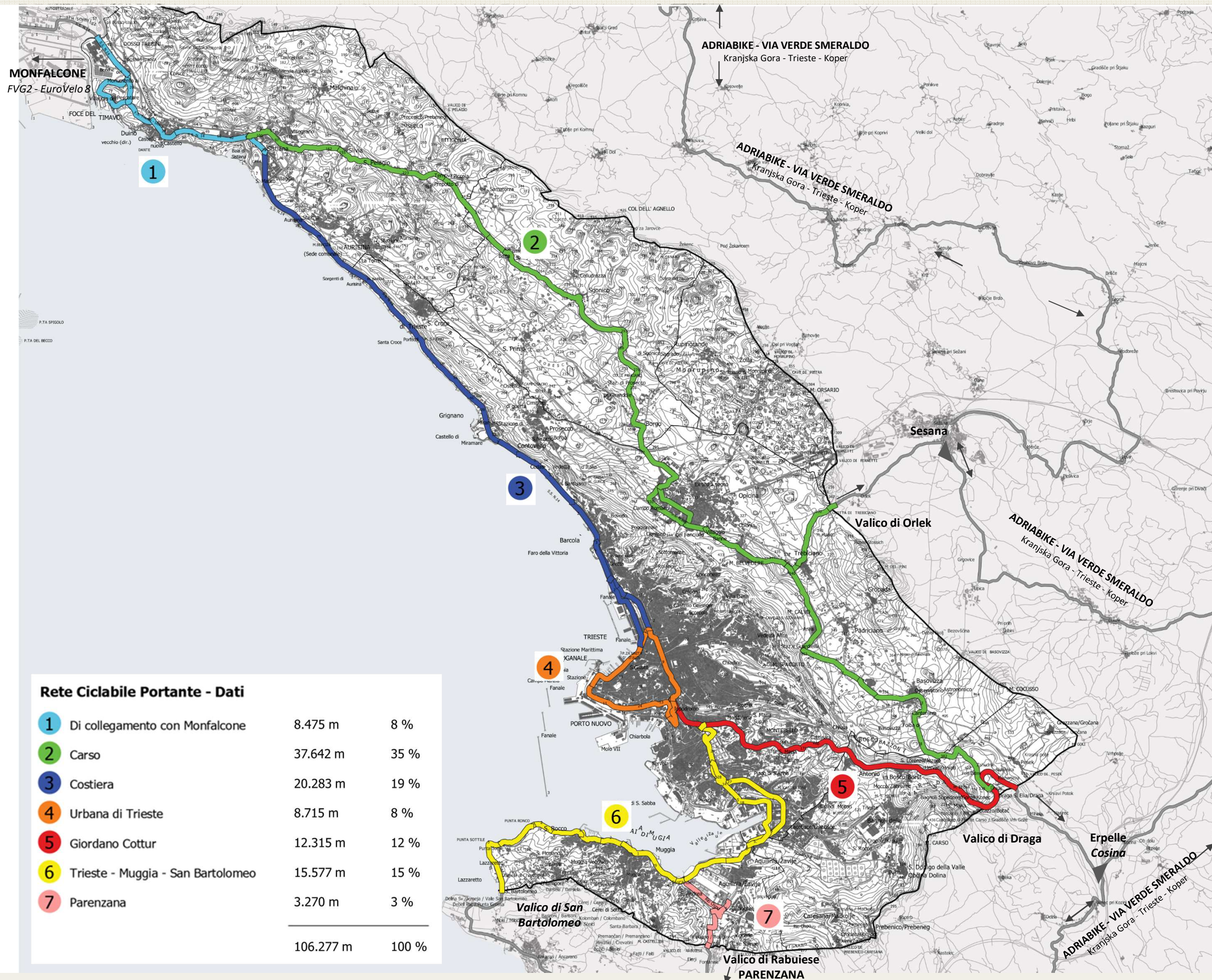
La tratta in oggetto collega la stazione ferroviaria di Trieste Centrale alla Ciclabile *Cottur*, passando per le rive lungomare. L'attrattività turistica del luogo, la vicinanza ai poli intermodali e la centralità rendono questa ciclabile, appartenente a FVG 2b, oggetto di intervento per renderla totalmente su sede propria, utilizzabile nella sua interezza in sicurezza sia per spostamenti

pendolaristici che per quelli turistici. Le parti più critiche sono quelle nei pressi della partenza e dell'arrivo in termini di tratte e di stalli per biciclette, mentre quelli centrali presentano una promiscuità tra traffico ciclabile e pedonale.

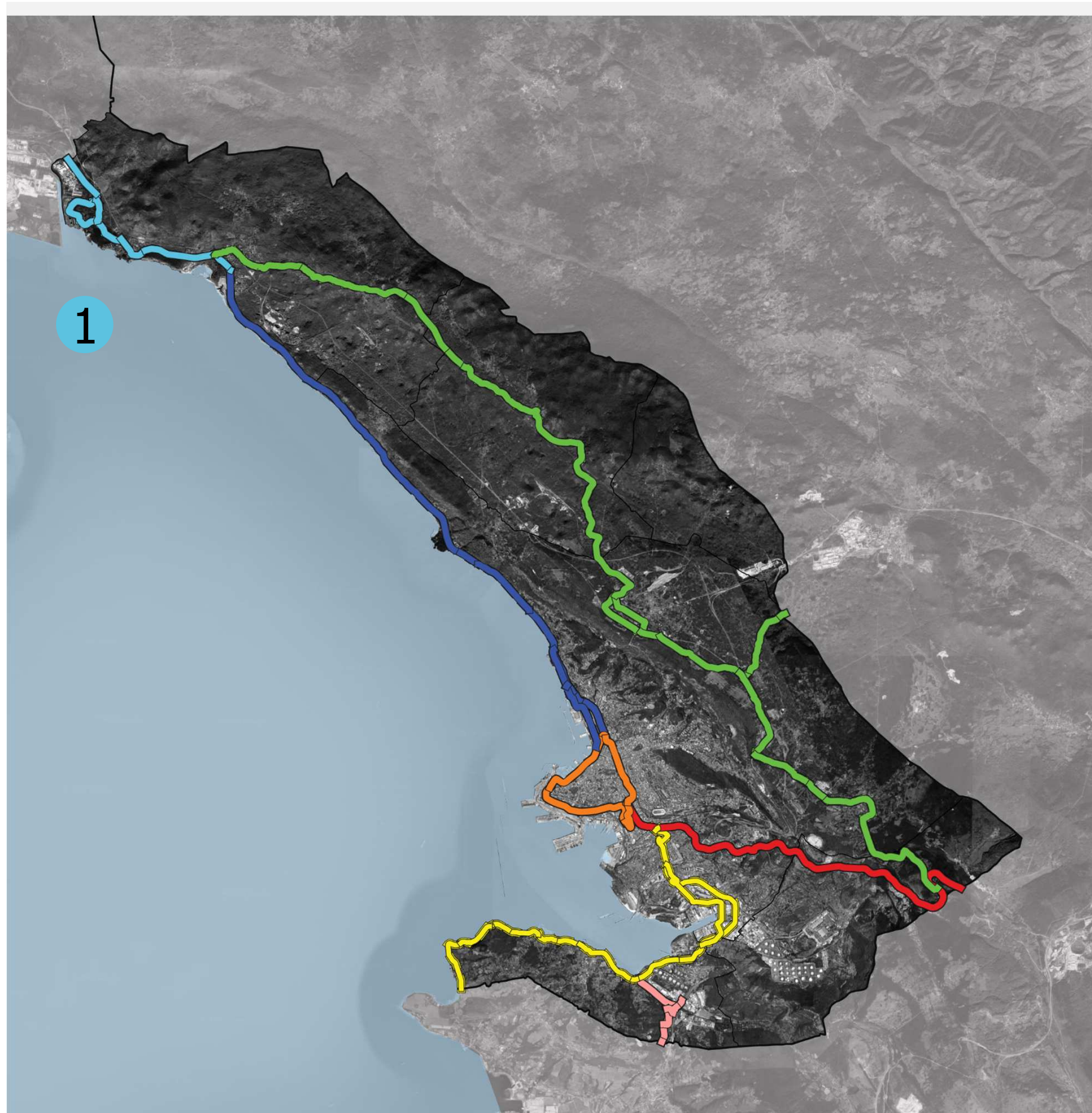
Costo di massima: 1.980.000 euro
300.000 euro/km*

*prezzo medio complessivo di opere di arredo urbano, segnaletica e messa in sicurezza di accessi e incroci





n. 1 - Ciclabile di collegamento con Monfalcone



Rete Ciclabile Portante

- ➔
- 1 Di collegamento con Monfalcone
 - 2 Carso
 - 3 Costiera
 - 4 Urbana di Trieste
 - 5 Giordano Cottur
 - 6 Trieste - Muggia - San Bartolomeo
 - 7 Parenzana



Rete Ciclabile Portante - Dati			
➔ 1	Di collegamento con Monfalcone	8.475 m	8 %
2	Carso	37.642 m	35 %
3	Costiera	20.283 m	19 %
4	Urbana di Trieste	8.715 m	8 %
5	Giordano Cottur	12.315 m	12 %
6	Trieste - Muggia - San Bartolomeo	15.577 m	15 %
7	Parenzana	3.270 m	3 %
		106.277 m	100 %

Tratta 1.1 5.921 m 70 %

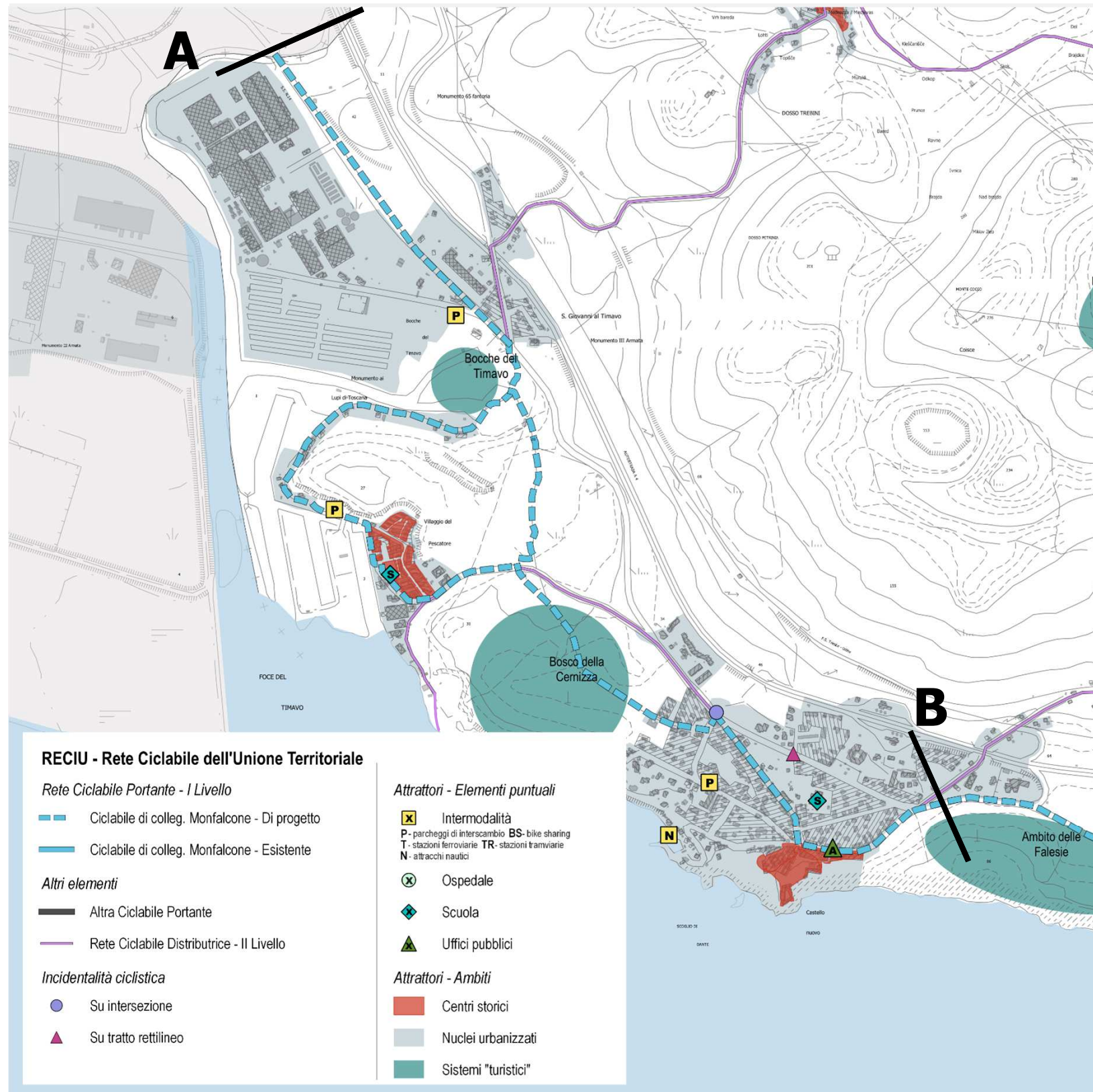
Tratta 1.2 2.554 m 30 %

TOTALE 8.475 m 100 %

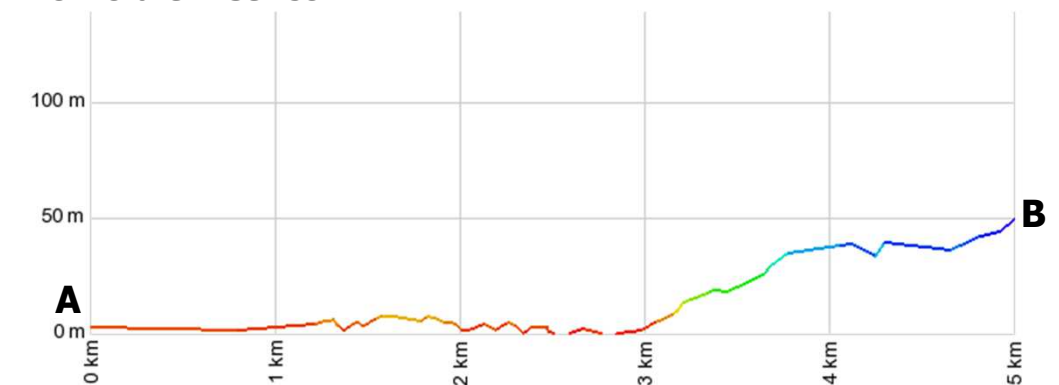
Ciclabile di collegamento con Monfalcone - Tratta 1.1

1

Tratta 1.1



Profilo altimetrico

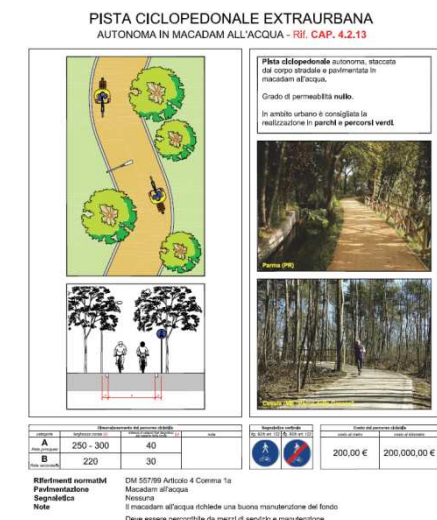


Indicazioni progettuali e note

Tratta facente parte della ciclovie FVG 2 con progetto definitivo-esecutivo approvato (Ciclabile da Canale Moschenizza a Draga Sant'Elia)
Risoluzione delle difficoltà su parti promiscue in particolare su strada SS14 della Venezia Giulia (es. ponte sul Fiume Moschenizza): realizzazione tracciato su sede propria e separata su lato sud dal Canale Moschenizza. Su tratta sterrata da San Giovanni al Timavo all'ingresso di Duino: ingresso nell'abitato di Duino su strada secondaria passando per il Bosco della Cernizza dove si prevede la sistemazione del fondo e la manutenzione ordinaria della vegetazione.

In generale migliorare segnaletica di riconoscimento della ciclabile, in particolar modo su imbocco dell'anello in asfalto di circa 2Km che porta alle Risorgive del Timavo e Villaggio del Pescatore. Su tratta interna all'abitato di Duino utilizzo promiscuo di strade locali ove si ipotizza miglioramento della segnaletica orizzontale/verticale e moderazione della velocità (30 km/h)

Costo di massima: 900.000 euro
150.000 euro/km di media tenuto conto delle diverse tipologie di ipotesi progettuali



Caratteristiche

Lunghezza 5.921 m

Tipologia Su SS14 e su strade locali e sterrato

Pista ciclabile Non presente

Pendenza media 2%

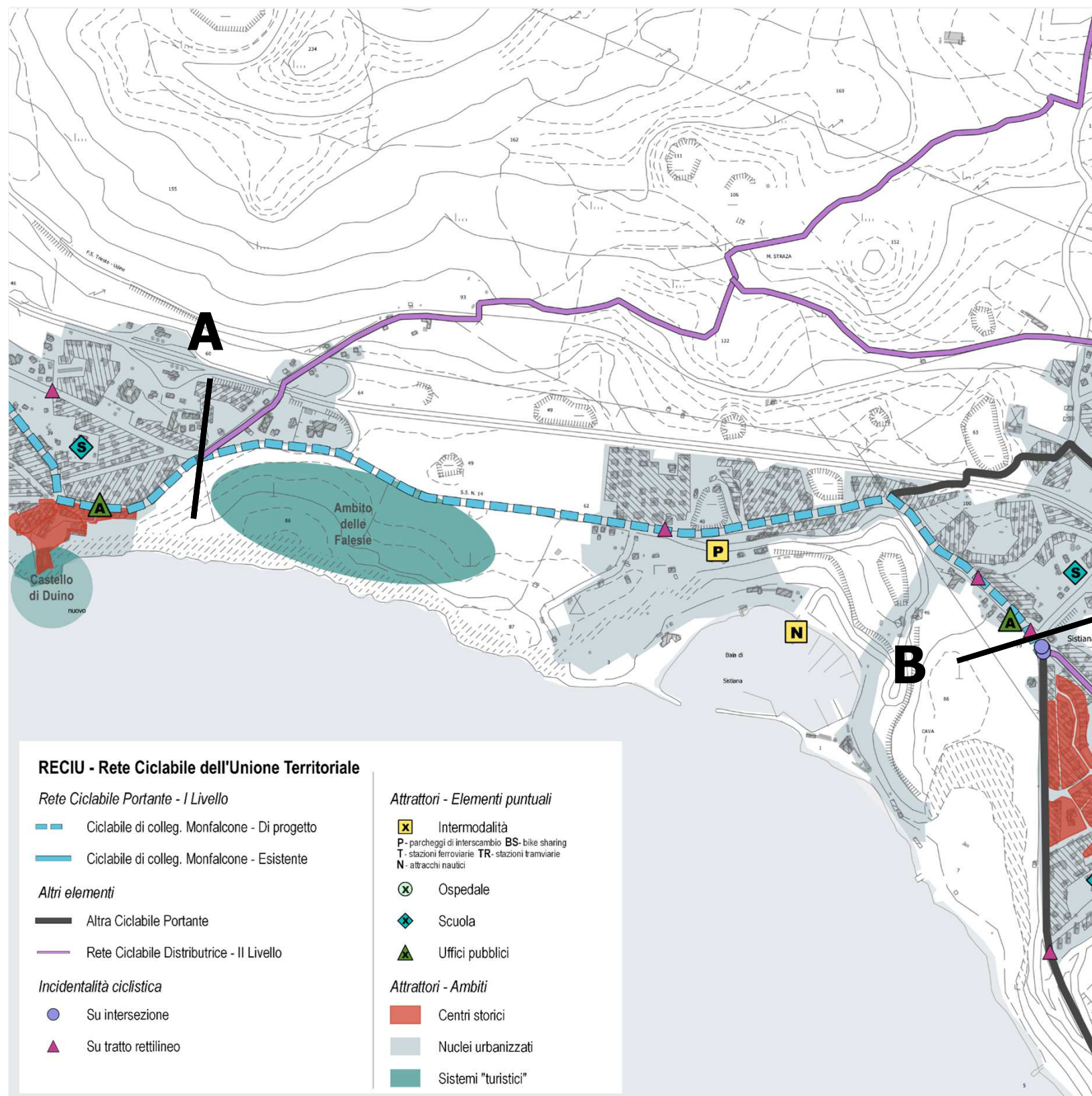
Incidentalità 1 incidente (0 su rettilineo e 1 su intersez.)
ultimi 5 anni

n. 1 - Ciclabile di collegamento con Monfalcone

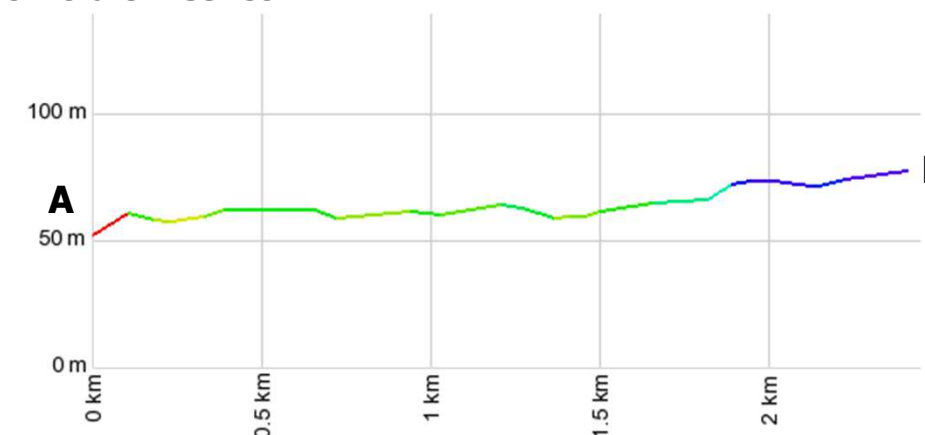
Ciclabile di collegamento con Monfalcone - Tratta 1.2

1

Tratta 1.2



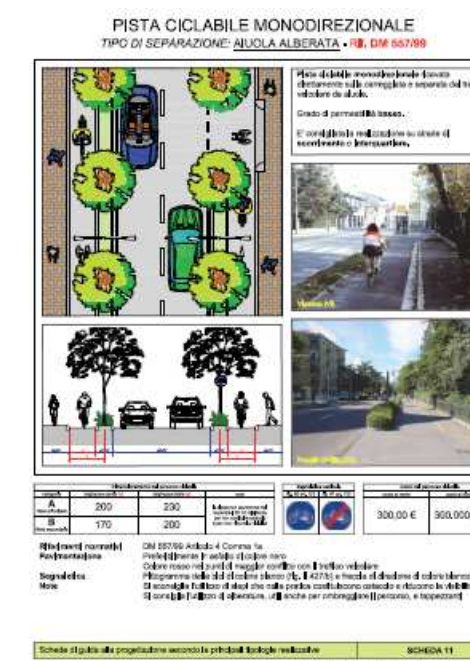
Profilo altimetrico



Indicazioni progettuali e note

Tratta facente parte della ciclovie FVG 2 con progetto definitivo-esecutivo approvato (Ciclabile da Canale Moschenizza a Draga Sant'Elia) fino al bivio su SS 14 verso nord con Ciclovie n.2 del Carso.

Intero percorso da Duino a Sistiana su sede promiscua su strada SS14 della Venezia Giulia. Si ipotizza individuazione di ciclabile (anche bidirezionale) su sede propria con necessità di adeguamento strutturale dell'intera sede stradale. In alternativa percorso su sede propria su tratti extraurbani e individuazione con segnaletica orizzontale unita a forte moderazione del traffico nei tratti urbanizzati. Miglioramento generale della cartellonistica legata alla miglior individuazione del tracciato FVG 2.



Caratteristiche

Lunghezza 2.554 m

Tipologia Strada extraurbana – SS14 della Venezia Giulia

Pista ciclabile Non presente

Pendenza media 1%

Incidentalità 6 incidenti (3 su rettilineo e 3 su intersez.) ultimi 5 anni

Costo di massima: 750.000 euro
300.000 euro/km

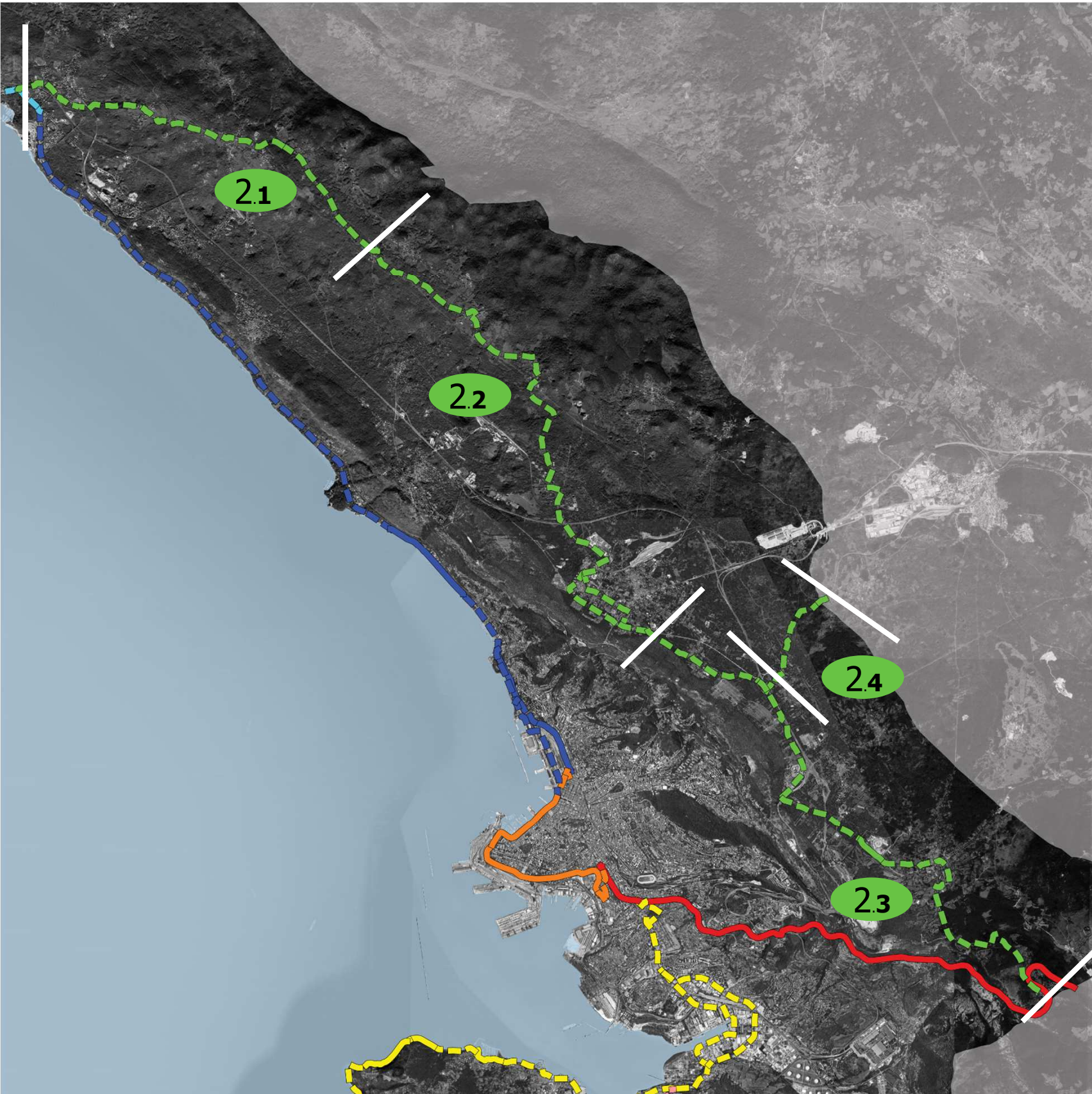
n. 1 - Ciclabile di collegamento con Monfalcone

n. 2 - Ciclabile Carso



Rete Ciclabile Portante

- 1 Di collegamento con Monfalcone
- 2 Carso
- 3 Costiera
- 4 Urbana di Trieste
- 5 Giordano Cottur
- 6 Trieste - Muggia - San Bartolomeo
- 7 Parenzana



Rete Ciclabile Portante - Dati

1	Di collegamento con Monfalcone	8.475 m	8 %
2	Carso	37.642 m	35 %
3	Costiera	20.283 m	19 %
4	Urbana di Trieste	8.715 m	8 %
5	Giordano Cottur	12.315 m	12 %
6	Trieste - Muggia - San Bartolomeo	15.577 m	15 %
7	Parenzana	3.270 m	3 %
		106.277 m	100 %

Tratta 2.1 8.481 m 23 %

Tratta 2.2 13.708 m 36 %

Tratta 2.3 13.128 m 35 %

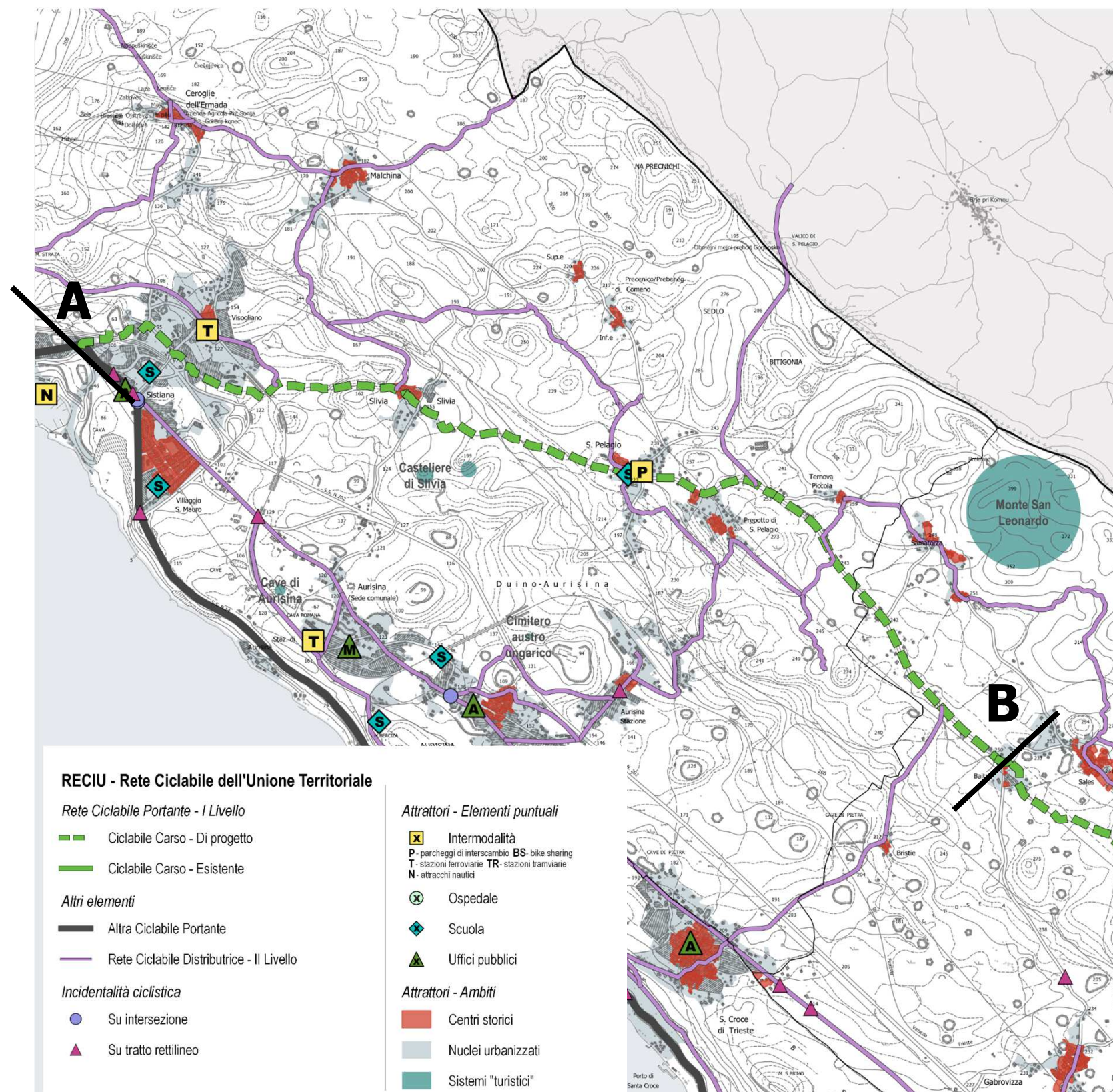
Tratta 2.4 2.325 m 6 %

TOTALE 37.642 m 100 %

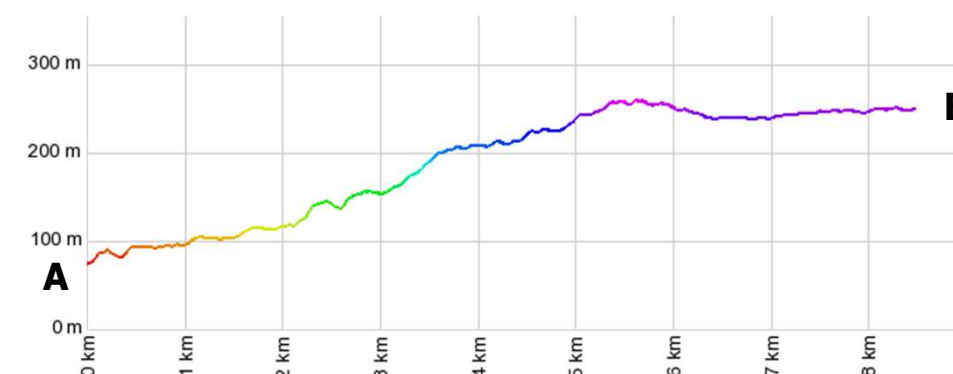
Ciclabile Carso - Tratta 2.1

2

Tratta 2.1



Profilo altimetrico



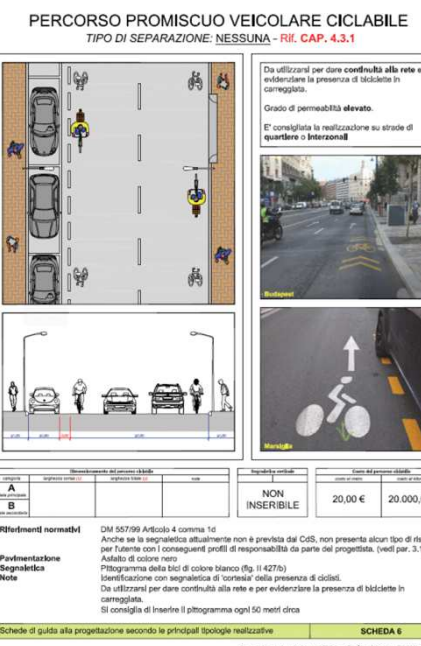
Indicazioni progettuali e note

Tratta dalla biforcazione della Ciclabile n.1 per Monfalcone sulla SS14 a Sistiana (Duino-Aurisina) fino alla località Sales (Sgonico) facente parte della ciclovia di interesse regionale FVG 2. Il tracciato individuato rappresenta l'aggiornamento e definizione attuale della FVG 2 con progetto definitivo-esecutivo approvato (Ciclabile da Canale Moschenizza a Draga Sant'Elia) che si discosta in questa tratta da quello definito (ad una minor scala di dettaglio) nella tavola approvata del progetto della Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (ReCIR - delibera n. 2614 del 29 dicembre 2015 - allegato A).

Il percorso individuato si sviluppa su strade di livello locale a basso traffico fino a Prepotto dove si innesta sulla SP 6 di Comeno fino a Sales. Si ritiene si debba migliorare la segnaletica di riconoscimento della ciclabile e dell'intero itinerario, mettendo in atto lungo la SP 6, visto l'obbligo derivante dalla larghezza della sezione stradale di utilizzare promiscuamente la carreggiata, misure atte a moderare la velocità. La stazione di Visogliano deve essere valorizzata quale punto intermodale.

Costo di massima: 340.000 euro
40.000 euro/km*

*prezzo medio comprensivo di opere di arredo urbano, segnaletica e messa in sicurezza di accessi e incroci



Caratteristiche

Lunghezza 8.481 m

Tipologia Su strade locali

Pista ciclabile Non presente

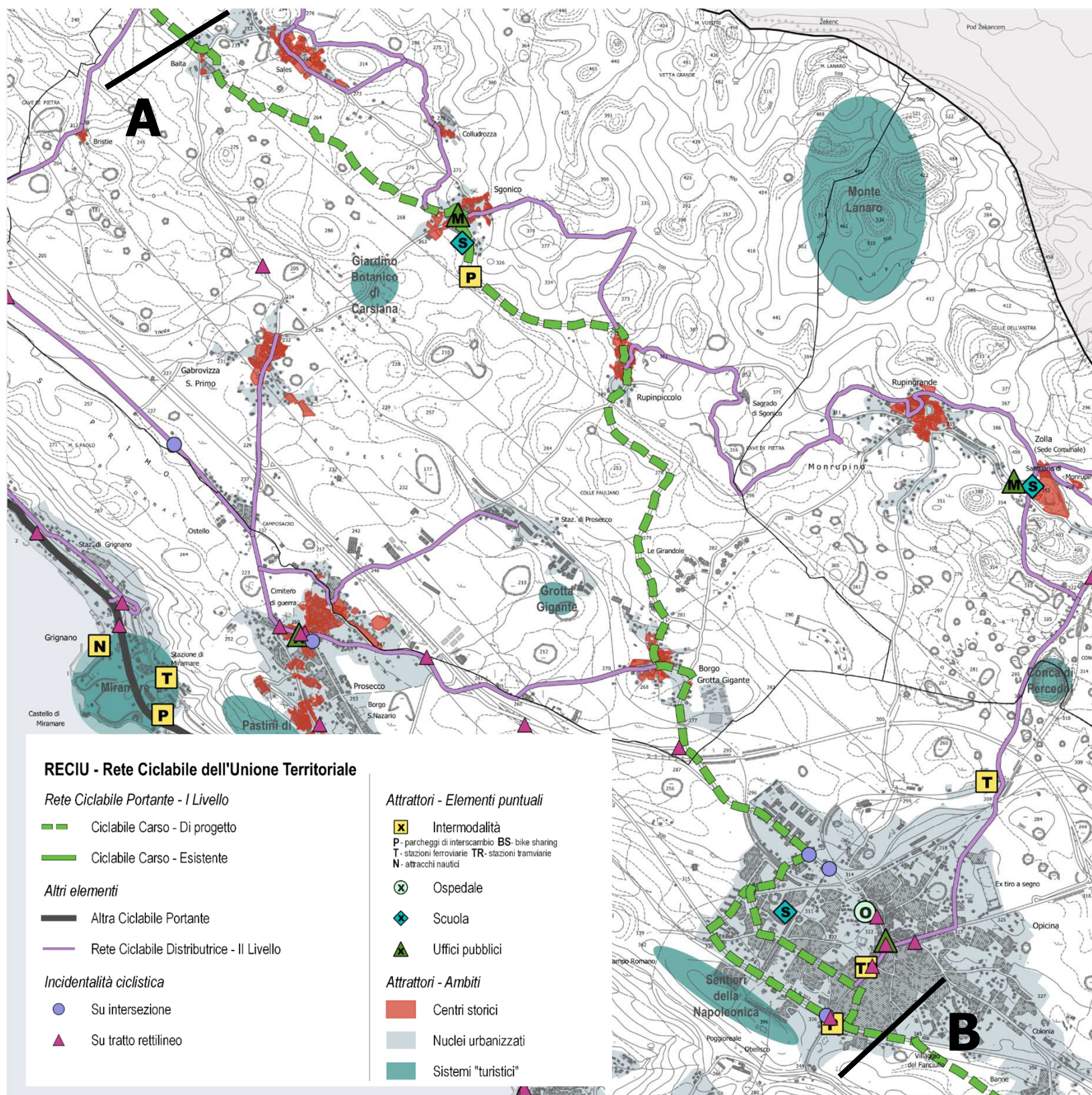
Pendenza media 2,2%

Incidentalità 0 incidenti (0 su rettilineo e 0 su intersez.)
ultimi 5 anni

n. 2 - Ciclabile Carso

Ciclabile Carso - Tratta 2.2

Tratta 2.2



Caratteristiche

Lunghezza 13.708 m

Tipologia Su strade locali e SP6

Pista ciclabile Non presente

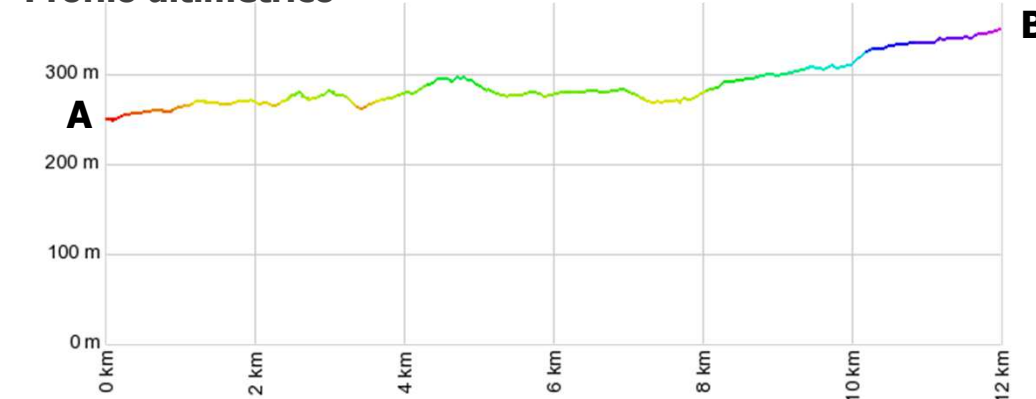
Pendenza media 0,8%

Incidentalità 4 incidenti (2 su rettilineo e 2 su intersez.)
ultimi 5 anni

n. 2 - Ciclabile Carso



Profilo altimetrico



Indicazioni progettuali e note

Tratta da Sales (Sgonico) a Opicina (Trieste) facente parte della ciclovia di interesse regionale FVG 2. Il tracciato individuato rappresenta l'aggiornamento e definizione attuale della FVG 2 con progetto definitivo-esecutivo approvato (Ciclabile da Canale Moschenizza a Draga Sant'Elia) che si discosta in questa tratta solo nella prima parte da Sales a Opicina da quello definito (ad una minor scala di dettaglio) nella tavola approvata del progetto della Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (ReCIR - delibera n. 2614 del 29 dicembre 2015 - allegato A).

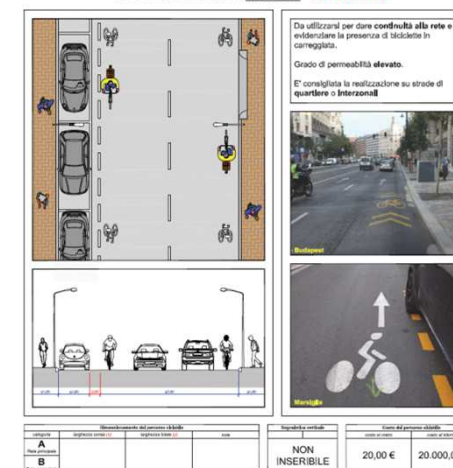
Il percorso individuato si sviluppa su sviluppo inizialmente da Sales fino ad Opicina principalmente su sterrato-strade locali ove si prevedono interventi di manutenzione ordinaria del fondo per poi innestarsi sulla SP 6 dopo Opicina. Si ritiene si debba migliorare la segnaletica di riconoscimento della ciclabile e dell'intero itinerario, mettendo in atto lungo la SP 6, visto l'obbligo derivante dalla larghezza della sezione stradale di utilizzare promiscuamente la carreggiata, misure atte a moderare la velocità.

Costo di massima: 550.000 euro
40.000 euro/km*

*prezzo medio comprensivo di opere di arredo urbano, segnaletica e messa in sicurezza di accessi e incroci

PERCORSO PROMISCUO VEICOLARE CICLABILE

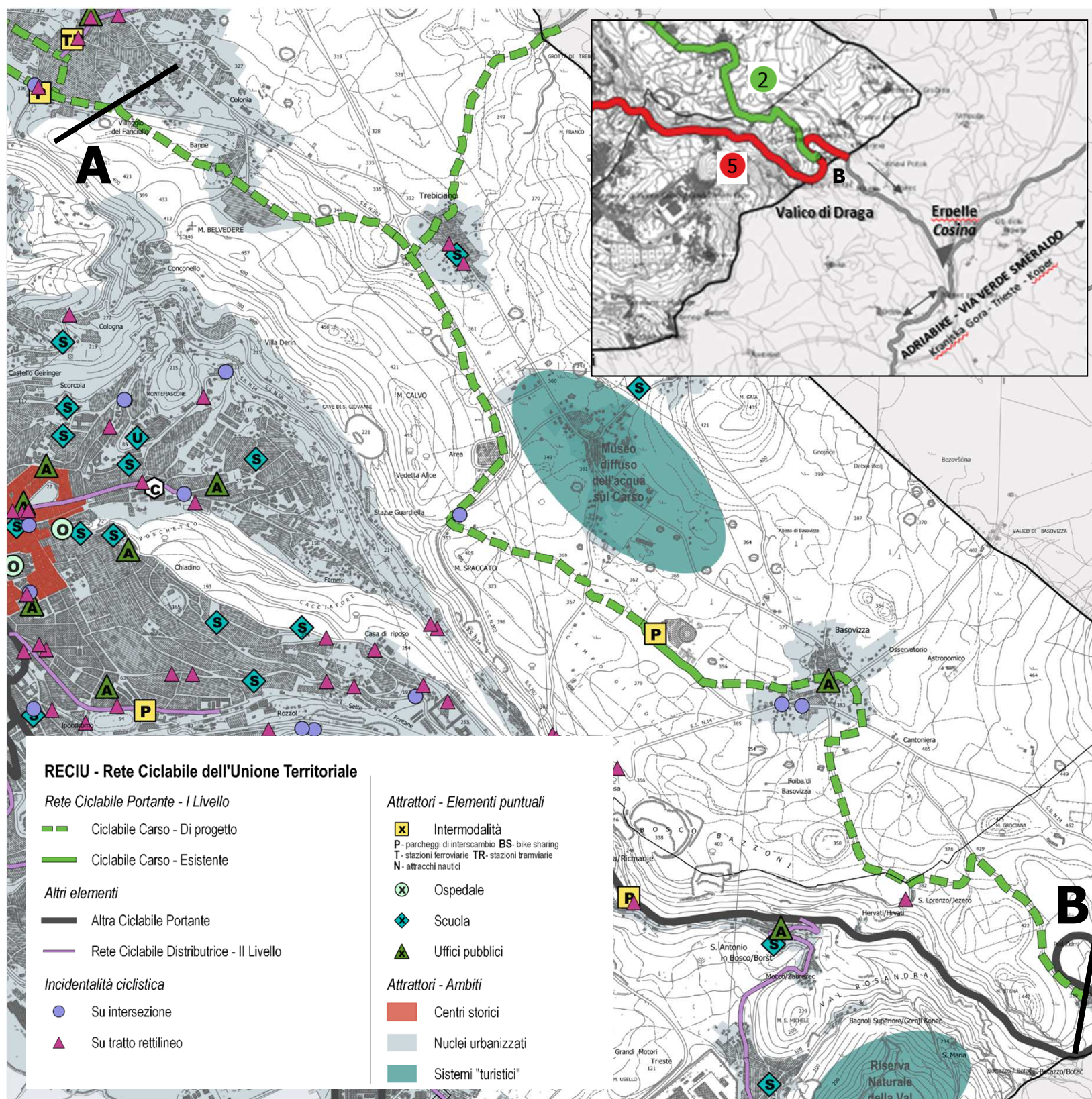
TIPO DI SEPARAZIONE: NESSUNA - RIL. CAP. 4.3.1



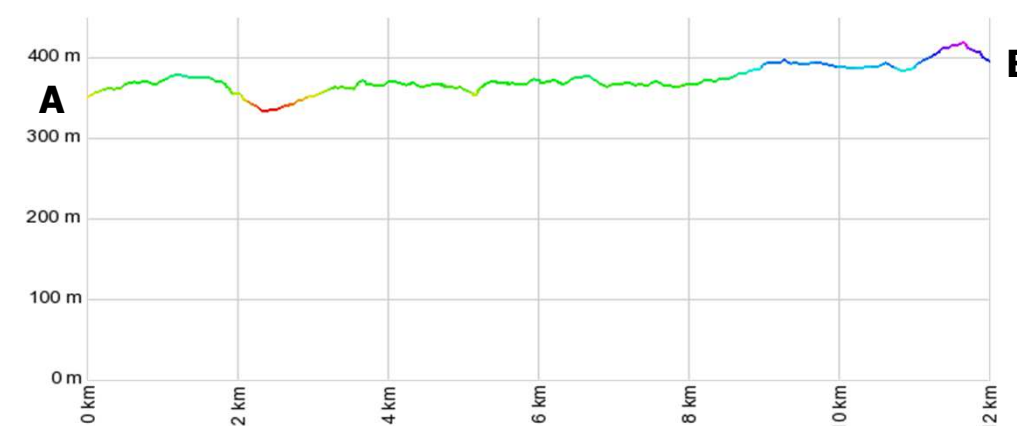
Riferimenti normativi		Costo di massima	
DM 557/99 Art. 4 comma 1°		20,00 €	
Anche se la segnaletica attualmente non è prevista dal CdS, non presenta alcun tipo di rischio per l'utente con i conseguenti profili di responsabilità da parte del progettista. (vedi par. 3.1)		20.000,00 €	
Adatto di colore nero			
Pittogramma della bici di colore bianco (fig. 4.27b)			
Identificazione con segnaletica di "zona" della presenza di ciclisti.			
Da utilizzarsi per dare continuità alla rete e per evidenziare la presenza di biciclette in carreggiata.			
Si consiglia di inserire il pittogramma ogni 50 metri circa			
Schede di guida alla progettazione secondo le principali tipologie realizzative		SCHEDA 6	

Ciclabile Carso - Tratta 2.3

Tratta 2.3



Profilo altimetrico



Indicazioni progettuali e note

Tratta da Opicina (Trieste) all'innesto con la Ciclabile n. 5 Giordano Cottur in località Draga (S. Dorligo della Valle) facente parte della ciclovia di interesse regionale FVG 2. Proseguendo su territorio sloveno in località Erpelle - Cosina si intercetta la ciclovia Adriabike - Via Verde Smeraldo (si veda riquadro di mappa in alto a sx).

Il tracciato individuato rappresenta l'aggiornamento e definizione attuale della FVG 2 con progetto definitivo-esecutivo approvato (Ciclabile da Canale Moschenizza a Draga Sant'Elia) che si discosta in alcuni tratti da quello definito (ad una minor scala di dettaglio) nella tavola approvata del progetto della Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (ReCIR - delibera n. 2614 del 29 dicembre 2015 - allegato A).

Il percorso individuato si sviluppa quasi tutto su strade locali a basso traffico e tracciati sterrati. Oltre ad un'adeguata manutenzione del percorso e del fondo sterrato, si prevede di dotare l'itinerario di adeguata segnaletica in particolar modo nell'imbocco sulla SP 35 su via Conconello.

Costo di massima: 520.000 euro
40.000 euro/km*

*prezzo medio comprensivo di opere di arredo urbano, segnaletica e messa in sicurezza di accessi e incroci



Caratteristiche

Lunghezza 13.128 m

Tipologia Su strade locali

Pista ciclabile

Non presente (eccetto per la zona del Parco del Sincroton)

Pendenza media

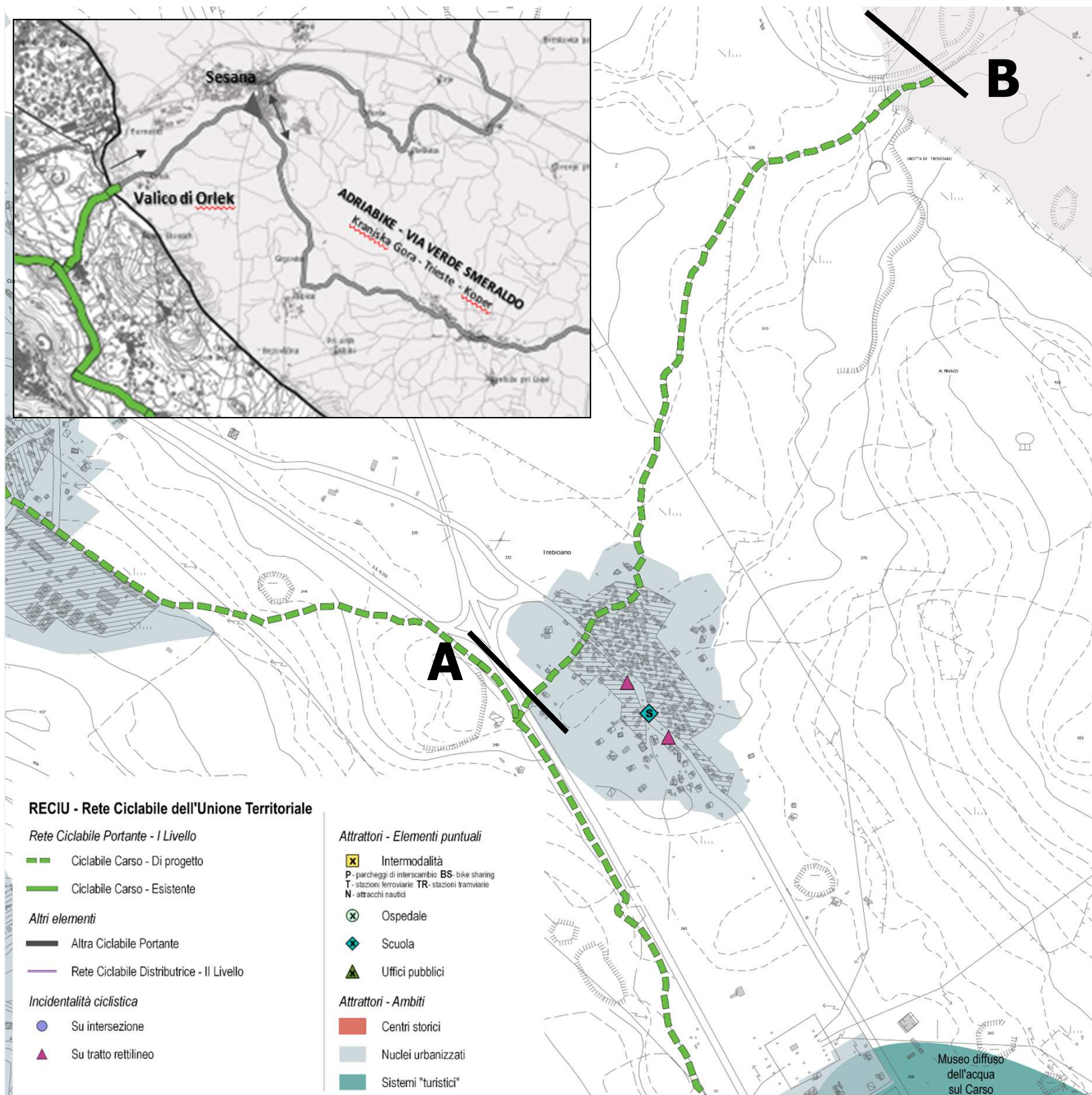
0,7%

Incidentalità ultimi 5 anni

1 incidente (0 su rettilineo e 1 su intersez.)

n. 2 - Ciclabile Carso

Ciclabile Carso - Tratta 2.4



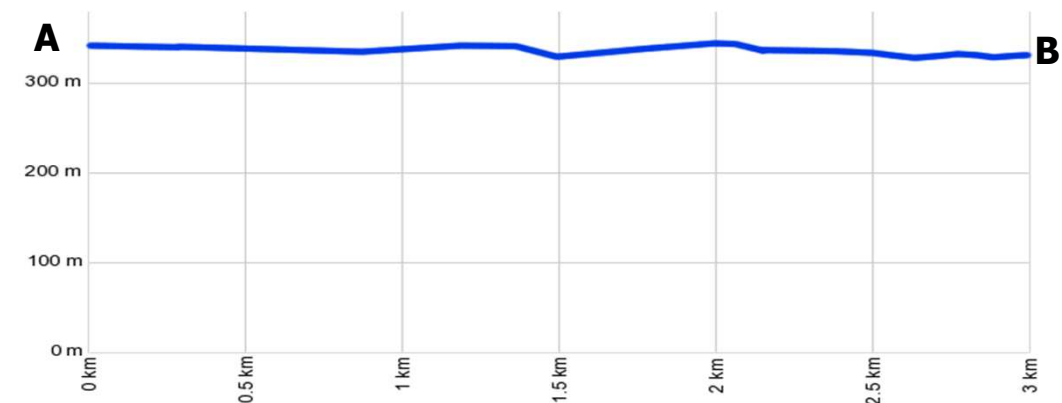
Caratteristiche		Pista ciclabile	Non presente
Lunghezza	2.325 m	Pendenza media	0%
Tipologia	Su strade locali	Incidentalità ultimi 5 anni	0 incidenti (0 su rettilineo e 0 su intersez.)

n. 2 - Ciclabile Carso

Tratta 2.4



Profilo altimetrico



Indicazioni progettuali e note

Biforcazione da Trebiciano (Trieste) al Valico di Orlek (Sgonico) facente parte della ciclovie di interesse regionale FVG 2, diramazione FVG 2/d: Trebiciano-Valico di Orlek. La ciclovie prosegue poi su territorio Sloveno fino a Sesana dove intercetta la ciclovie Adriabike – Via Verde Smeraldo (si veda riquadro di mappa in alto a sx).

Il percorso individuato si sviluppa quasi tutto su strade locali a basso traffico e tracciati sterrati. Oltre ad un'adeguata manutenzione del percorso e del fondo sterrato, si prevede di dotare l'itinerario di adeguata segnaletica.

Costo di massima: 100.000 euro
40.000 euro/km*

*prezzo medio comprensivo di opere di arredo urbano, segnaletica e messa in sicurezza di accessi e incroci



n. 3 - Ciclabile Costiera



Rete Ciclabile Portante

- 1 Di collegamento con Monfalcone
- 2 Carso
- 3 Costiera
- 4 Urbana di Trieste
- 5 Giordano Cottur
- 6 Trieste - Muggia - San Bartolomeo
- 7 Parenzana



Rete Ciclabile Portante - Dati

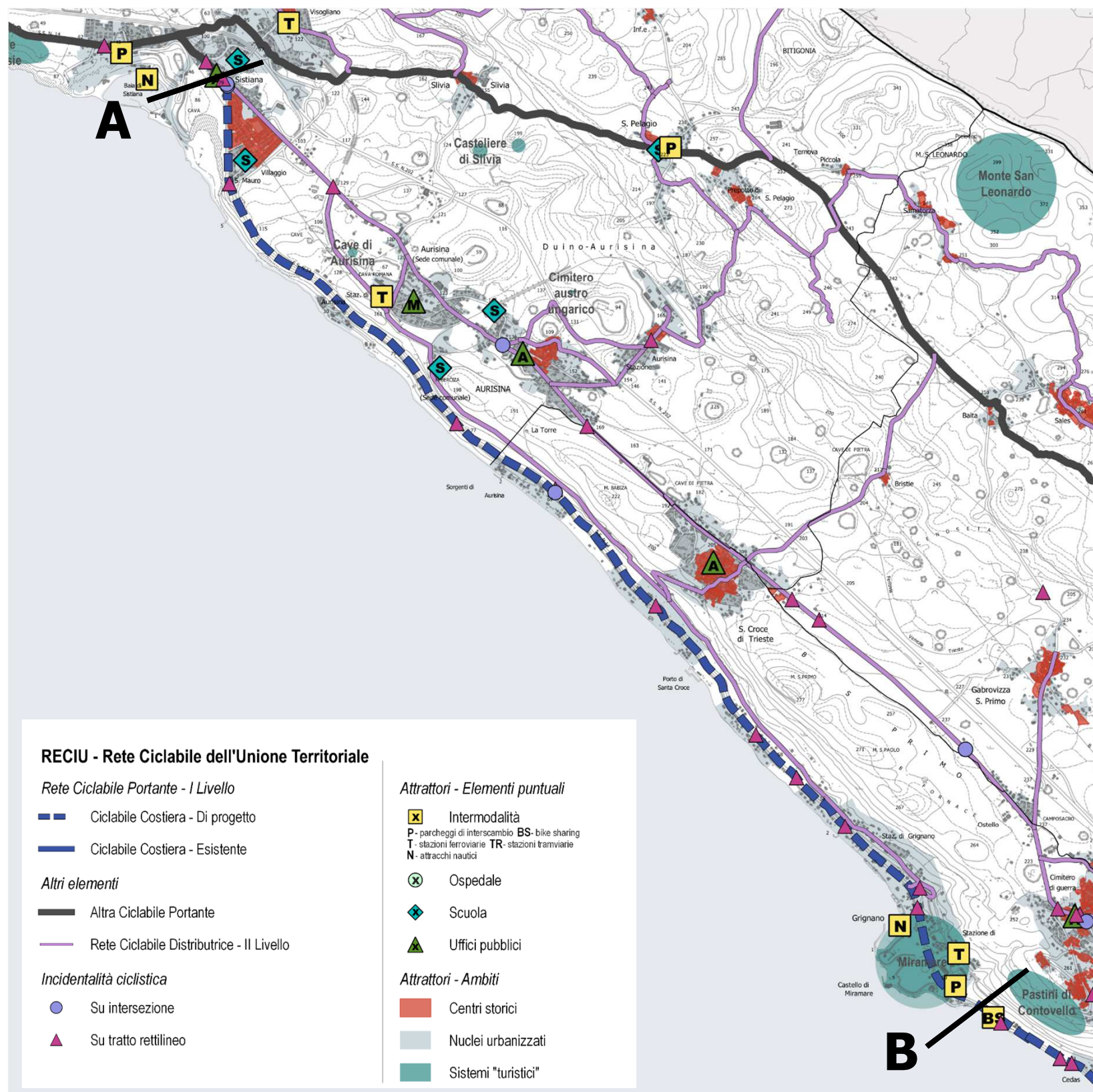
1	Di collegamento con Monfalcone	8.475 m	8 %
2	Carso	37.642 m	35 %
3	Costiera	20.283 m	19 %
4	Urbana di Trieste	8.715 m	8 %
5	Giordano Cottur	12.315 m	12 %
6	Trieste - Muggia - San Bartolomeo	15.577 m	15 %
7	Parenzana	3.270 m	3 %
		106.277 m	100 %

Tratta 3.1	10.364 m	51 %
Tratta 3.2	3.779 m	19 %
Tratta 3.3a	3.289 m	16 %
Tratta 3.3b	2.851 m	14 %
TOTALE	20.283 m	100 %

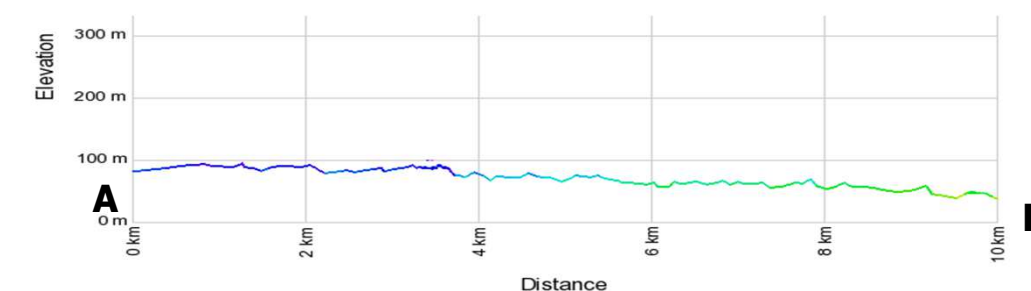
Ciclabile Costiera - Tratta 3.1

3

Tratta 3.1



Profilo altimetrico

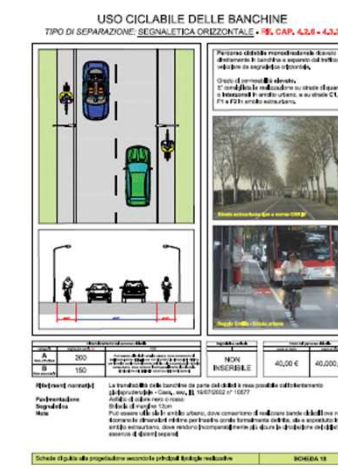


Indicazioni progettuali e note

L'ipotesi di lungo periodo ipotizzata prevedrebbe la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria (anche a sbalzo dove necessario) con doppio senso di marcia con contestuale declassificazione della strada da tipo C (codice della strada) a tipo F: potendo quindi ridurre le corsie si potrebbe inoltre ipotizzare di ricavare un numero maggiore di posti auto (attualmente circa 50-60). Tale soluzione è ipotizzabile nel contesto di un ampio progetto di riqualificazione della strada costiera con *finalità turistica* e di messa in sicurezza idrogeologica (costo approssimativo: 12 Milioni di euro). Nel medio-breve periodo, con l'obiettivo di aumentare la sicurezza dei ciclisti, si prospetta il miglioramento dell'attraversamento ciclo-pedonale in zona Aurisina Cave e si prospetta l'uso ciclabile delle banchine in ambo le direzioni,

accompagnata da opportuna segnaletica ben evidenziata e una moderazione della velocità dei veicoli a motore con adeguate opere di arredo urbano, soprattutto in corrispondenza dei 'Centri storici' e dei 'Nuclei urbanizzati' come evidenziati in mappa.

Tra Aurisina Cave e Centro si segnalano territori di RFI, su cui deve essere posta attenzione nella fase progettuale



Caratteristiche		Pista ciclabile	non presente
Lunghezza	10.364 m	Pendenza media	2,2%
Tipologia	strada extraurbana - SS14 della Venezia Giulia	Incidentalità	11 incidenti (9 su rettilineo e 2 su intersez.) ultimi 5 anni

n. 3 - Ciclabile Costiera

Costo di massima (ipotesi medio-breve periodo):

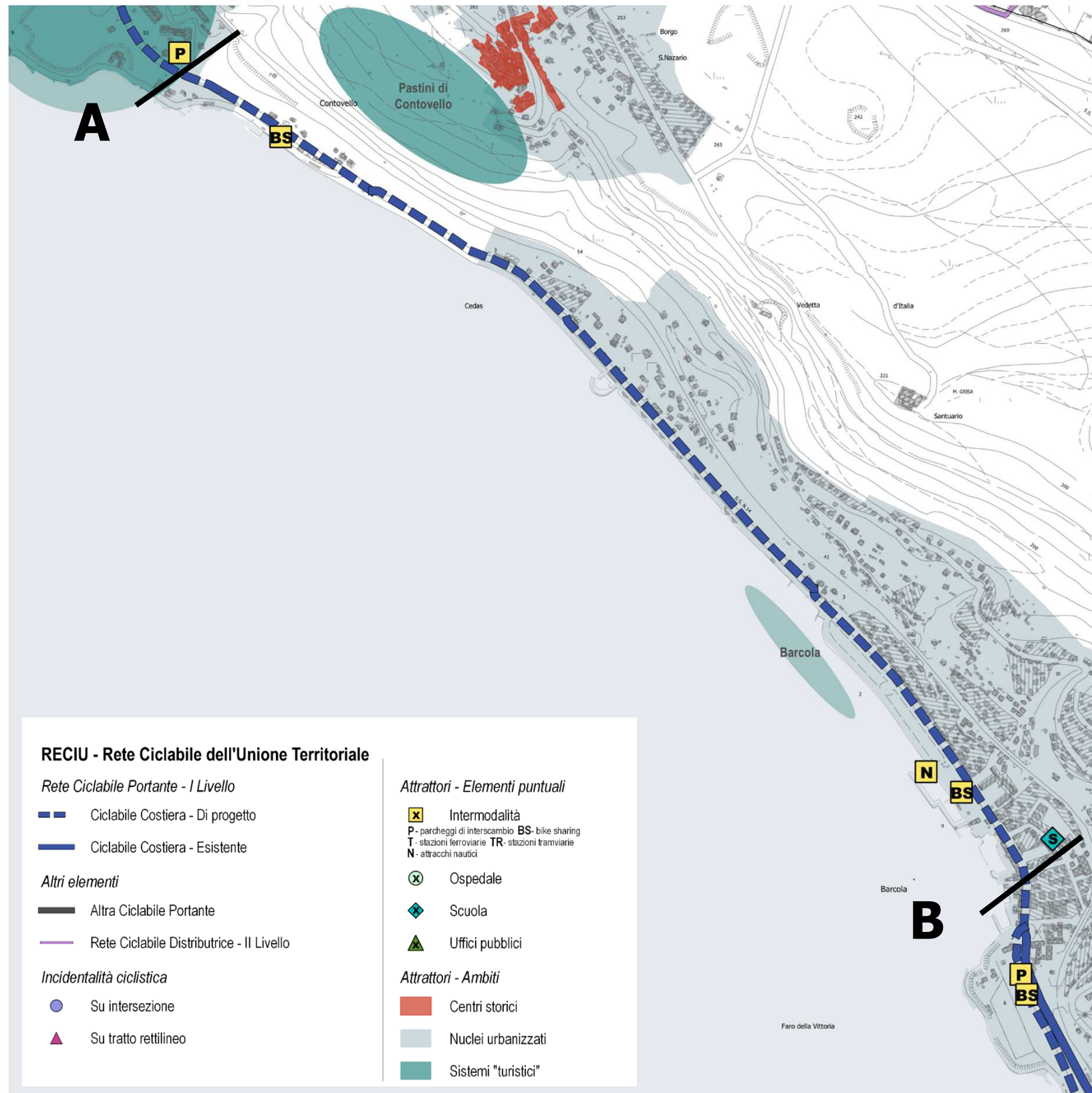
1.550.000 euro - 150.000 euro/km*

*prezzo medio comprensivo di opere di arredo urbano, segnaletica e messa in sicurezza di accessi e incroci

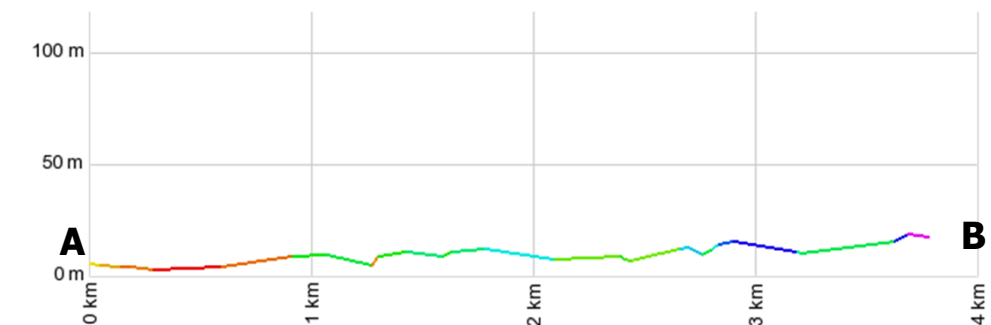
Ciclabile Costiera - Tratta 3.2

3

Tratta 3.2



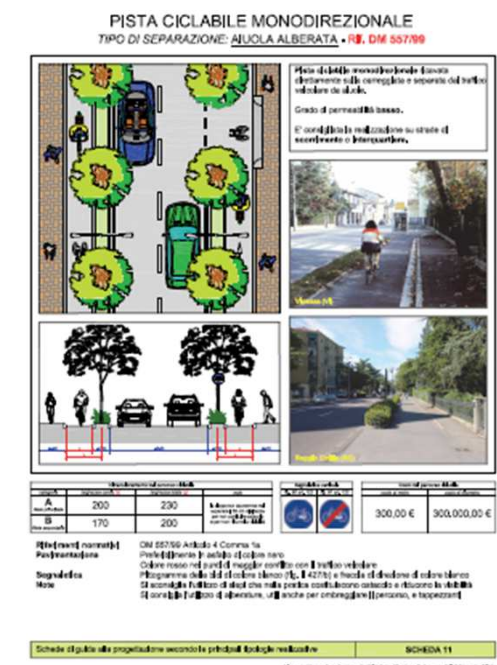
Profilo altimetrico



Indicazioni progettuali e note

Ripensamento, riprogettazione e adeguamento della ciclabile esistente (in sede promiscua con marciapiede pedonale) sul lato nord di Viale Miramare di difficile percorribilità a causa di un'inadeguata larghezza, conflitto di percorrenza

elevato con i pedoni, numerosi restringimenti, interruzioni e occupazione da parte di auto e mezzi degli accessi nei mesi più affollati. Alcuni tratti importanti sono mancanti, ad esempio all'altezza della Pineta di Barcola, ove si sono registrati incidenti sull'intersezione di accesso e di uscita al parcheggio di Piazzale 11 Settembre 2001. Vi è quindi necessità di progettare questo asse portante in modo da garantire continuità al percorso in entrambi i sensi di marcia (ora monodirezionale e fortemente frammentato).



Caratteristiche		Pista ciclabile	presente, promiscua su marciapiede
Lunghezza	3.779 m	Pendenza media	0,3%
Tipologia	strada extraurbana - SS14 della Venezia Giulia	Incidentalità	19 incidenti (17 su rettilineo e 2 su intersez.) ultimi 5 anni

n. 3 - Ciclabile Costiera

Costo di massima: 1.020.000 euro

200.000 euro/km*

*prezzo medio comprensivo di opere di arredo urbano, segnaletica e messa in sicurezza di accessi e incroci

Ciclabile Costiera - Tratta 3.3a

3



Caratteristiche

Lunghezza 3.289 m

Tipologia strada secondaria

Pista ciclabile

presente, promiscua su marciapiede

Pendenza media

0%

Incidentalità ultimi 5 anni

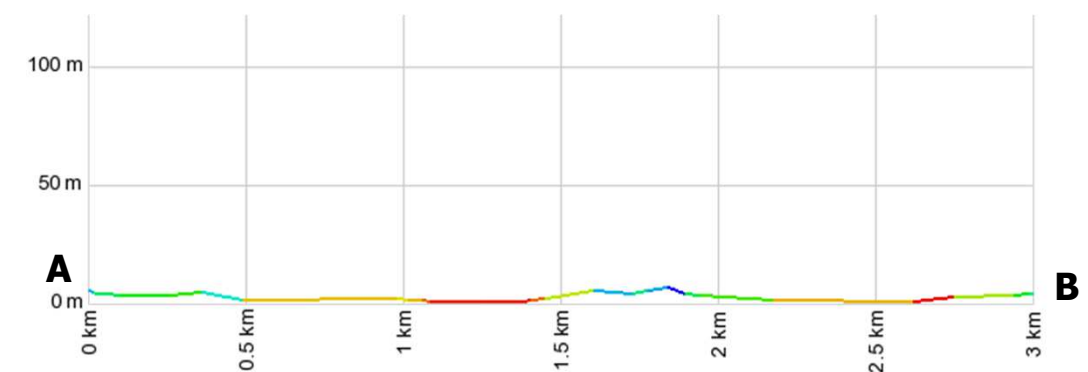
1 incidente (1 su rettilineo e 0 su intersez.)

n. 3 - Ciclabile Costiera

Tratta 3.3a



Profilo altimetrico



Indicazioni progettuali e note

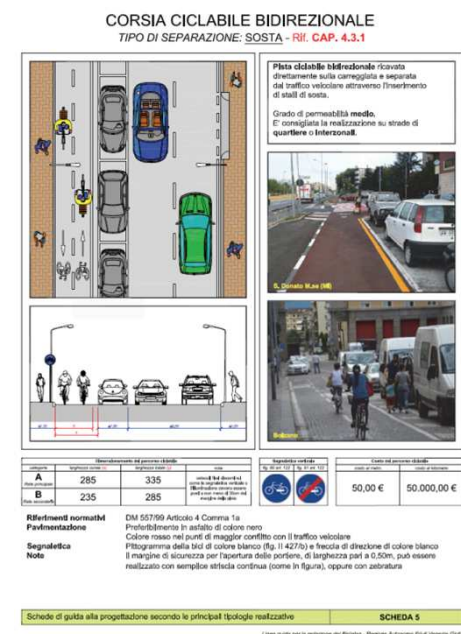
Soluzione alternativa prioritaria 3.3a per il collegamento dall'incrocio sulla strada costiera di Barcola con via del Boveto fino alla Stazione centrale. Si ritiene si possa utilizzare viabilità interna a Porto Vecchio individuando un percorso riconoscibile e protetto nella prima parte (Park Bovedo) e utilizzare

la viabilità esistente all'interno di Porto Vecchio nella seconda parte fino a congiungersi con la Ciclabile n.4 Urbana di Trieste lungo le rive. Si ipotizza un' unica corsia ciclabile bidirezionale su asfalto, maggiormente evidenziata (colore rosso) nei punti di maggior conflitto con il traffico veicolare (es. incroci, parcheggi, ecc). Nelle "linee di indirizzo della pianificazione urbanistica del Porto Vecchio" approvate il 28/1/2019 dal Consiglio comunale di Trieste sono state previste due corsie ciclabili monodirezionali che attraversano tutta l'area da piazza Libertà a via Boveto.

Costo di massima: 400.000 euro

120.000 euro/km*

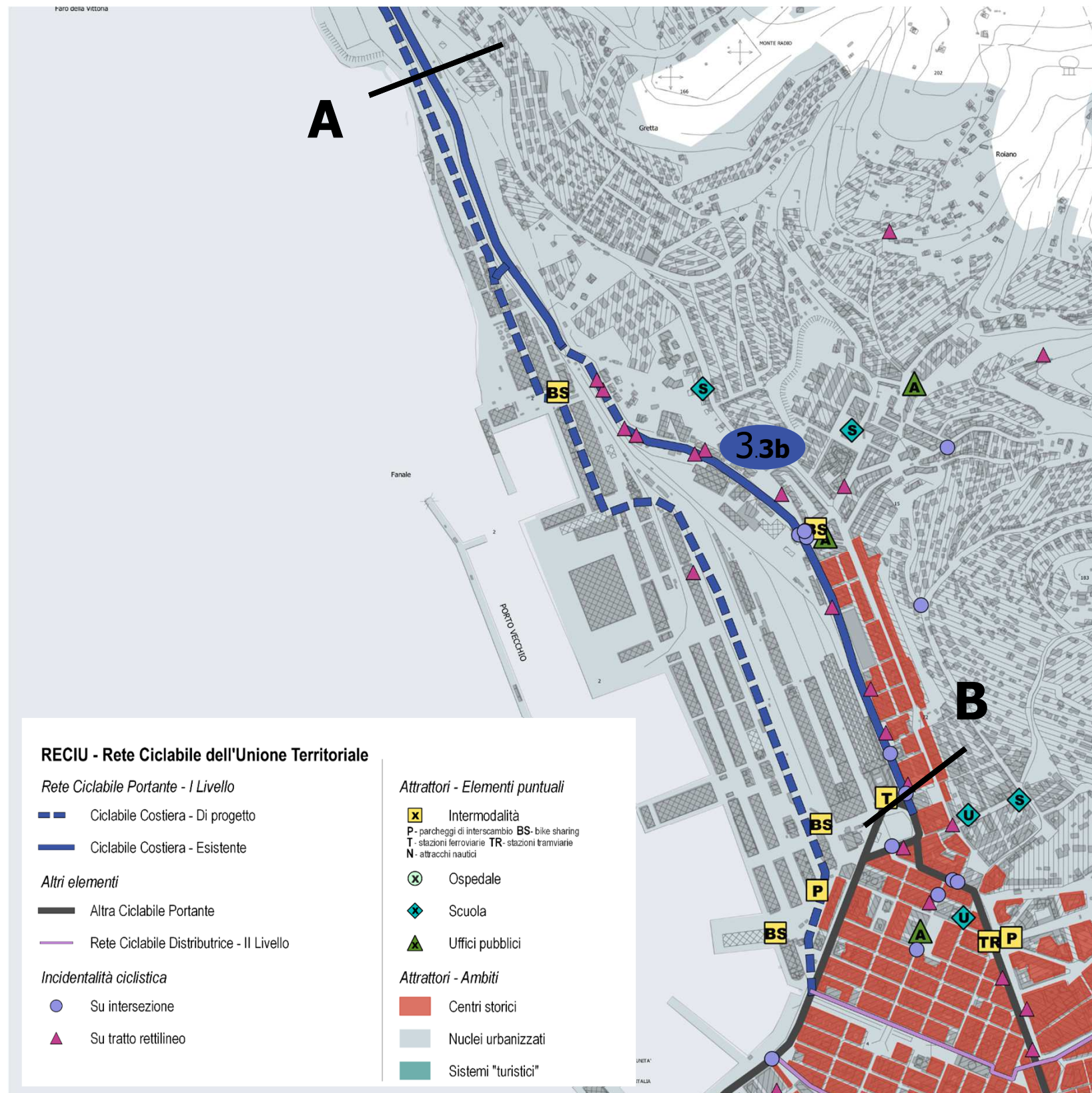
*prezzo medio comprensivo di opere di arredo urbano, segnaletica e messa in sicurezza di accessi e incroci



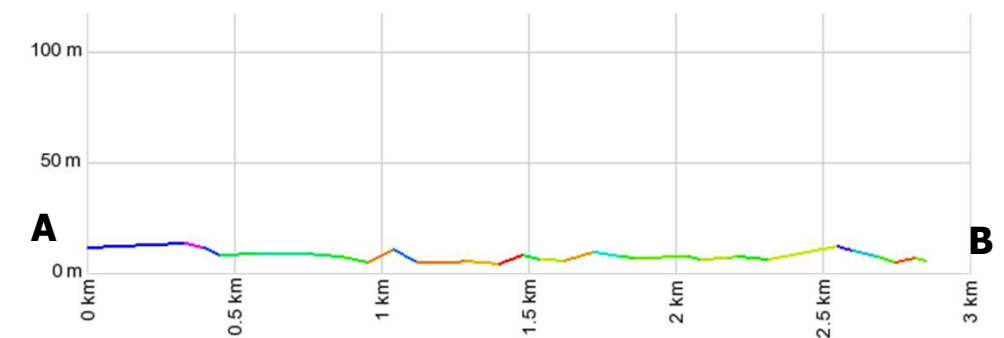
Ciclabile Costiera - Tratta 3.3b

3

Tratta 3.3b



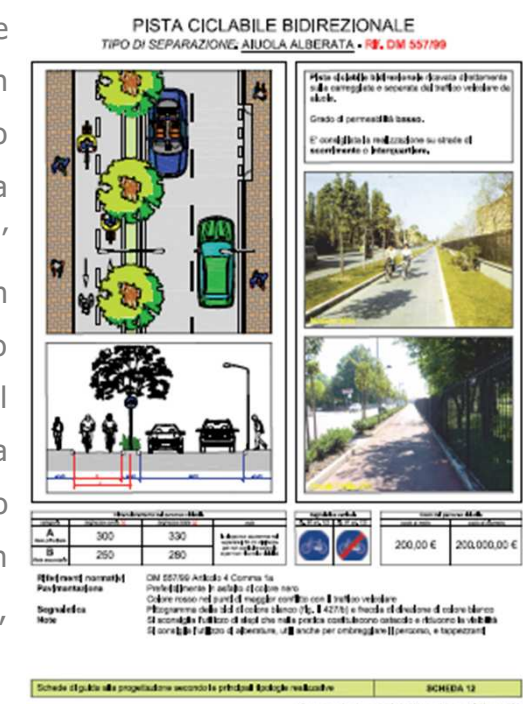
Profilo altimetrico



Indicazioni progettuali e note

Soluzione alternativa secondaria 3.3b per il collegamento dall'incrocio sulla strada costiera di Barcola con via del Boveto fino alla Stazione centrale. Pista ciclabile incompleta promiscua su marciapiede che in primo luogo necessita di

una connessione sicura tra le tratte esistenti in particolare in corrispondenza del sottopasso ferroviario su doppia curva e all'altezza della Stazione. Necessità inoltre di un'adeguata segnalazione e messa in sicurezza in corrispondenza del cambio di lato di carreggiata (a sx prima del sottopasso, a dx dopo la doppia curva). Si prevede un adeguamento strutturale della parte esistente sia in termini di riconoscibilità del tracciato, sia per diminuire il conflitto coi pedoni.



Caratteristiche

Lunghezza 2.851 m

Tipologia strada extraurbana - SS14 della Venezia Giulia

Pista ciclabile presente, promiscua su marciapiede

Pendenza media 0%

Incidentalità 16 incidenti (11 su rettilineo e 5 su intersez.) ultimi 5 anni

n. 3 - Ciclabile Costiera

Costo di massima: 320.000 euro
120.000 euro/km*

*prezzo medio comprensivo di opere di arredo urbano, segnaletica e messa in sicurezza di accessi e incroci

n. 4 - Ciclabile Urbana di Trieste



Rete Ciclabile Portante

- 1 Di collegamento con Monfalcone
- 2 Carso
- 3 Costiera
- ➔ 4 Urbana di Trieste
- 5 Giordano Cottur
- 6 Trieste - Muggia - San Bartolomeo
- 7 Parenzana

n. 4 - Ciclabile Urbana di Trieste



Rete Ciclabile Portante - Dati

1	Di collegamento con Monfalcone	8.475 m	8 %
2	Carso	37.642 m	35 %
3	Costiera	20.283 m	19 %
4	Urbana di Trieste	8.715 m	8 %
5	Giordano Cottur	12.315 m	12 %
6	Trieste - Muggia - San Bartolomeo	15.577 m	15 %
7	Parenzana	3.270 m	3 %
		106.277 m	100 %

Tratta 4.1 6.625 m 76 %

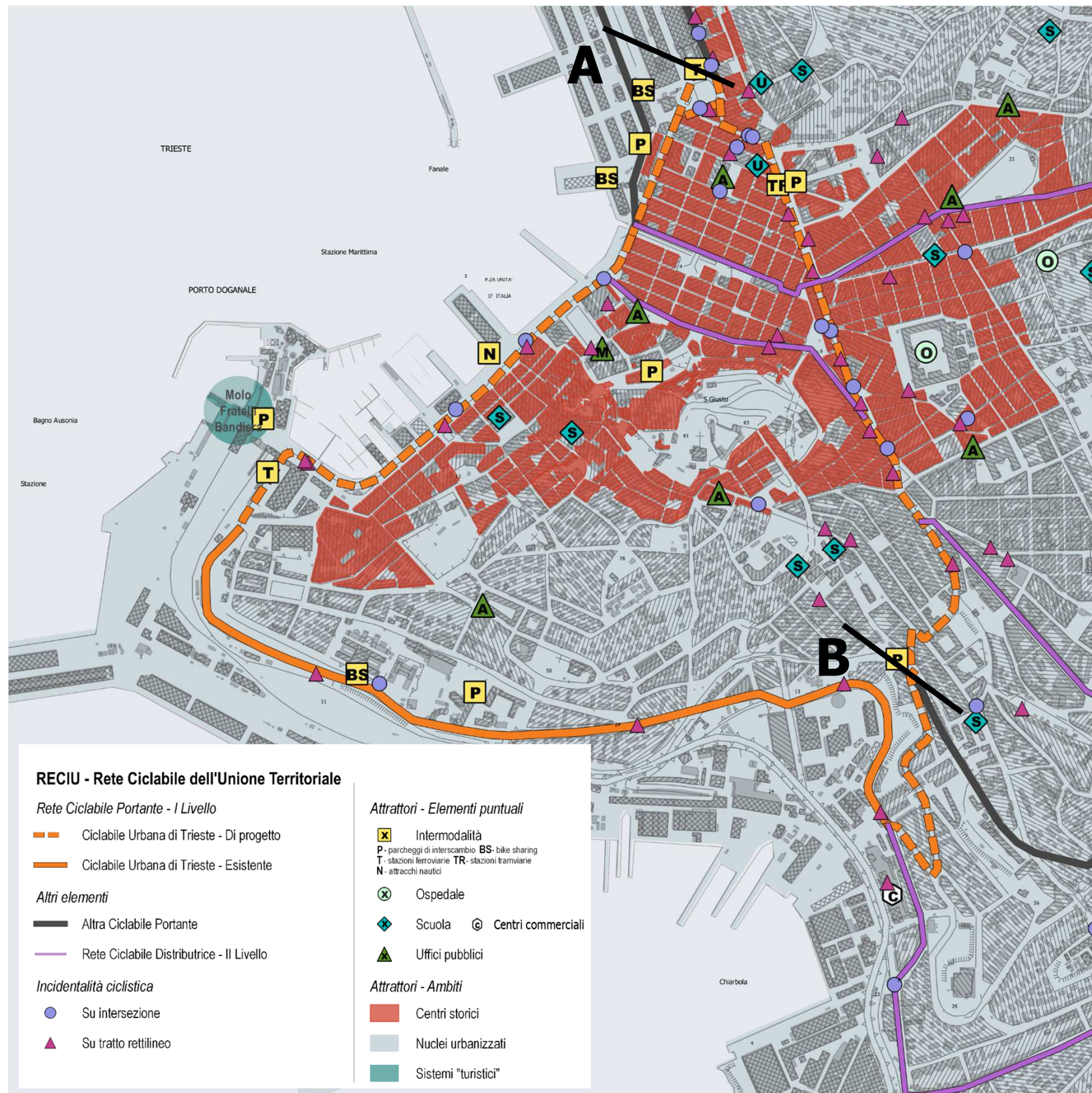
Tratta 4.2 2.090 m 24 %

TOTALE 8.715 m 100 %

Ciclabile Urbana di Trieste - Tratta 4.1

4

Tratta 4.1



Caratteristiche

Lunghezza 6.625 m

Tipologia Su sede promiscua

Pista ciclabile

Prevalentemente presente

Pendenza media

0,8%

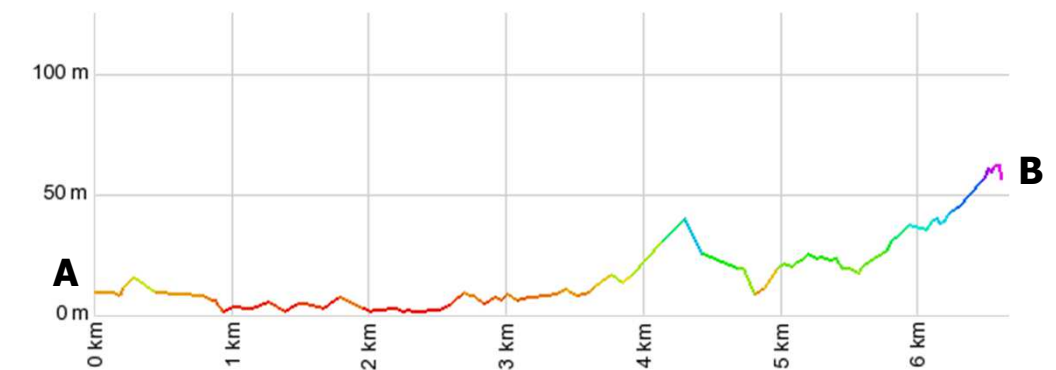
Incidentalità

ultimi 5 anni

14 incidenti (9 su rettilineo e 5 su intersez.)



Profilo altimetrico

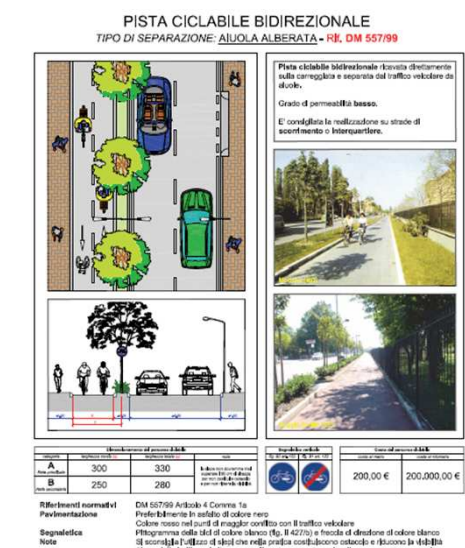


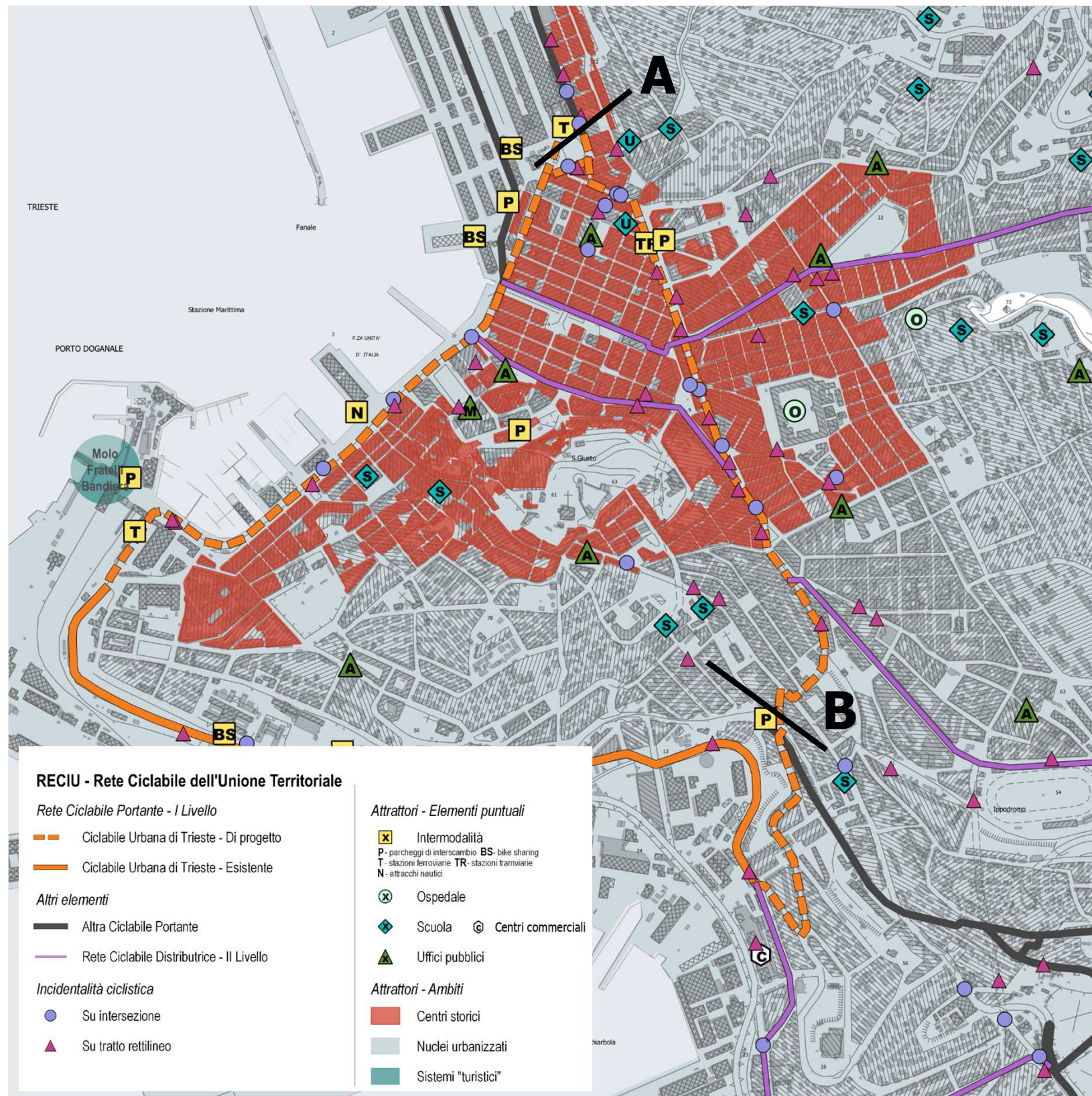
Indicazioni progettuali e note

La tratta in oggetto collega la stazione ferroviaria di Trieste Centrale alla Ciclabile Cottur, passando per le rive lungomare. L'attrattiva turistica del luogo, la vicinanza ai poli intermodali e la centralità rendono questa ciclabile, appartenente a FVG 2b, oggetto di intervento per renderla totalmente su sede propria, utilizzabile nella sua interezza in sicurezza sia per spostamenti

pendolaristici che per quelli turistici. Le parti più critiche sono quelle nei pressi della partenza e dell'arrivo in termini di tratte e di stalli per biciclette, mentre quelli centrali presentano una promiscuità tra traffico ciclabile e pedonale.

Costo di massima: 1.980.000 euro
300.000 euro/km*





Caratteristiche

Lunghezza 2.090 m

Tipologia Su sede promiscua

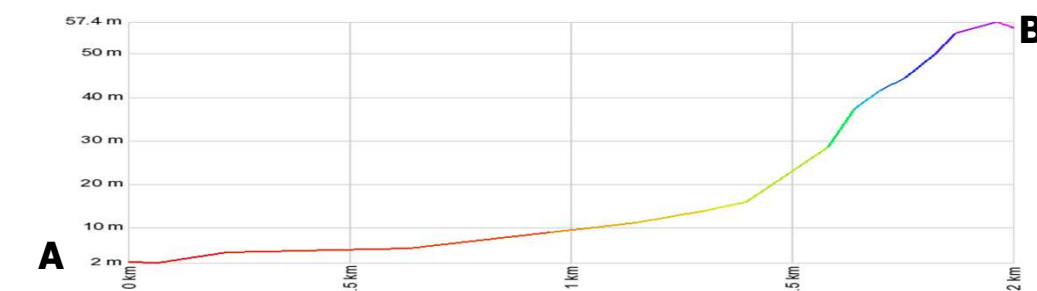
Pista ciclabile Non presente

Pendenza media 2,3 %

Incidentalità ultimi 5 anni
18 incidenti (10 su rettilineo e 8 su intersez.)



Profilo altimetrico



Indicazioni progettuali e note

La tratta in oggetto collega la stazione ferroviaria di Trieste Centrale (Piazza Libertà) alla Ciclabile Cottur (parcheggio di Via Gramsci) costituendo un asse di attraversamento interno di Trieste lungo la direttrice principale di Via Carducci. Dallo studio dell'incidentalità ciclistica emerge chiaramente come questa direttrice evidenzii già oggi una significativa presenza di ciclisti. Pur rimandando a soluzioni di dettaglio tecnico ad una scala di programmazione/pianificazione

comunale, appare prioritario intervenire per individuare un percorso ciclabile monodirezionale per ogni senso di marcia ricavato direttamente sulla carreggiata e separato dal traffico veicolare da segnaletica orizzontale, possibilmente utilizzando bitume colorato per aumentare l'intervisibilità tra i diversi utenti della strada.

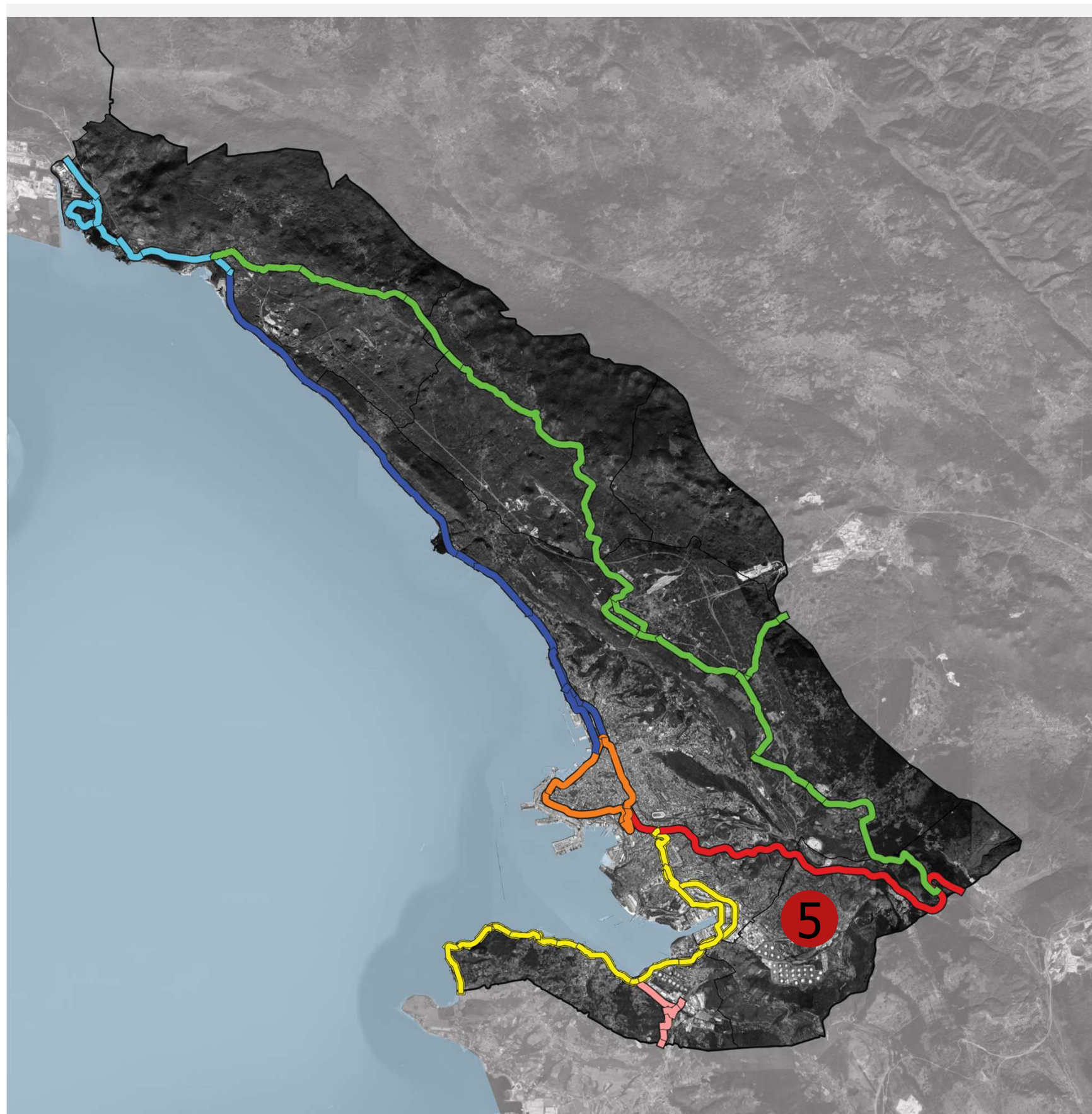


Costo di massima: 836.000 euro
400.000 euro/km*

*prezzo medio comprensivo di opere di arredo urbano, segnaletica e messa in sicurezza di accessi e incroci

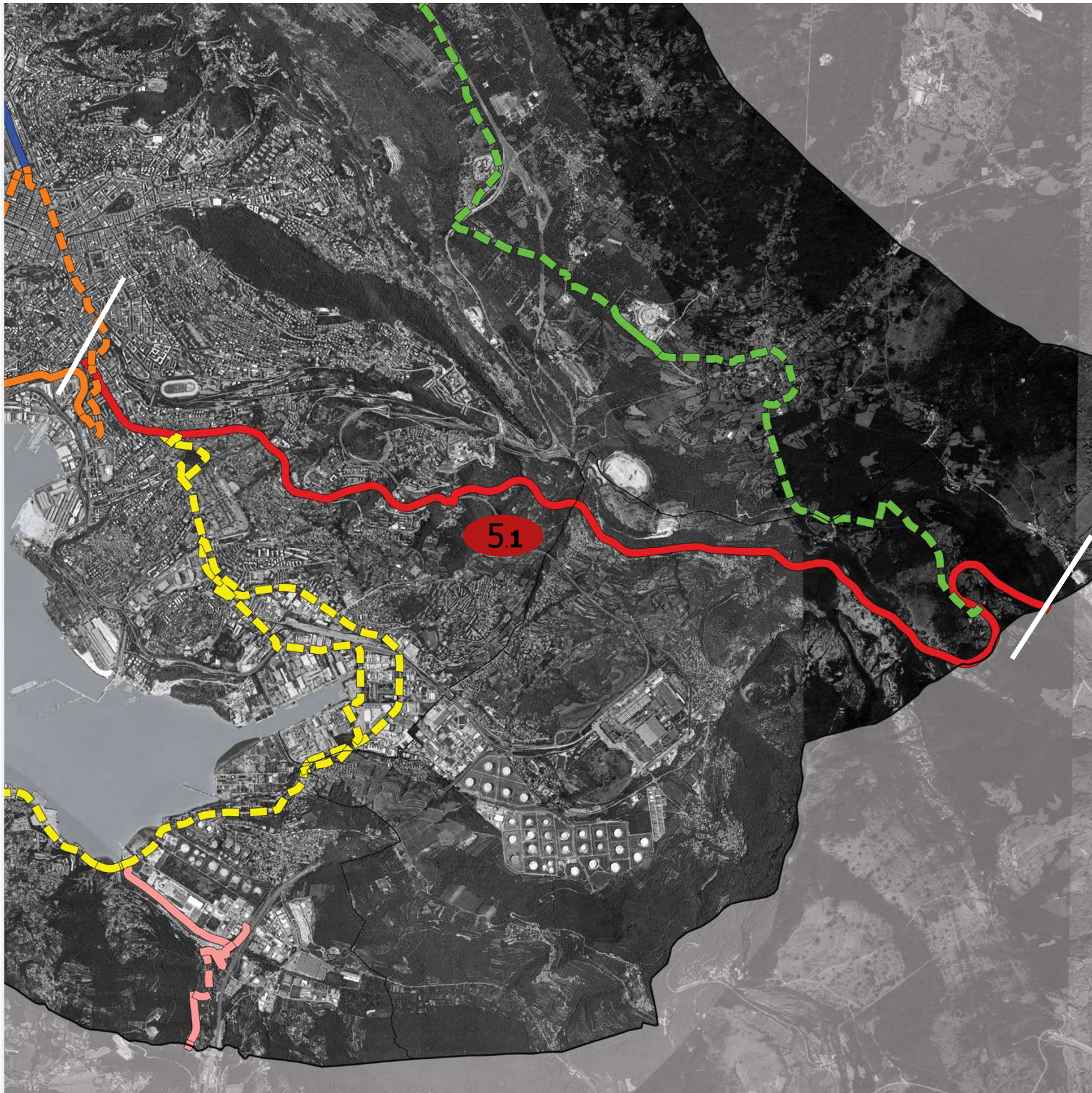


n. 5 - Ciclabile Giordano Cottur



Rete Ciclabile Portante

- 1 Di collegamento con Monfalcone
- 2 Carso
- 3 Costiera
- 4 Urbana di Trieste
- ➔ 5 Giordano Cottur
- 6 Trieste - Muggia - San Bartolomeo
- 7 Parenzana



Rete Ciclabile Portante - Dati

1	Di collegamento con Monfalcone	8.475 m	8 %
2	Carso	37.642 m	35 %
3	Costiera	20.283 m	19 %
4	Urbana di Trieste	8.715 m	8 %
5	Giordano Cottur	12.315 m	12 %
6	Trieste - Muggia - San Bartolomeo	15.577 m	15 %
7	Parenzana	3.270 m	3 %
		106.277 m	100 %

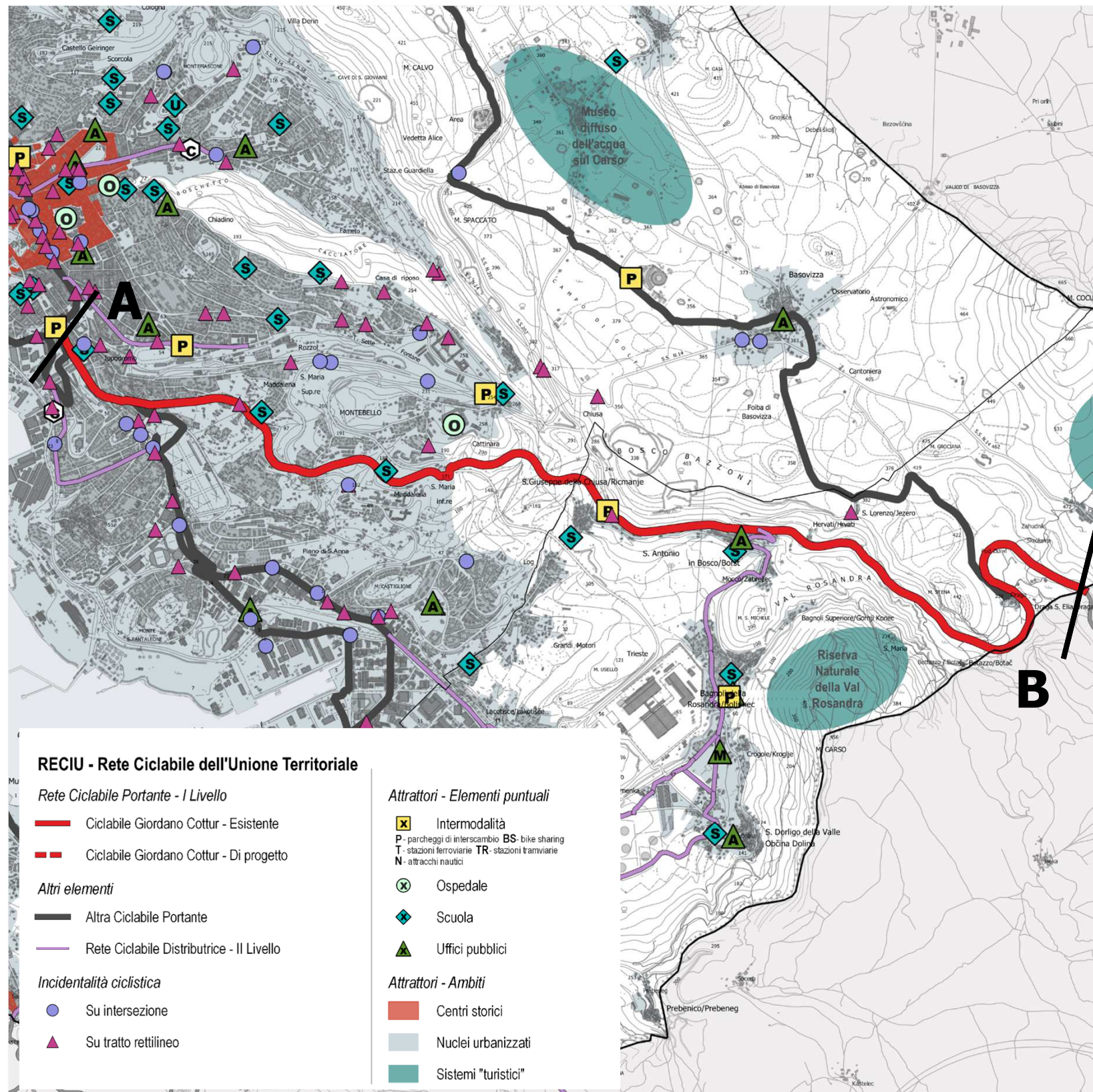
Tratta 5.1 12.315 m 100 %

TOTALE 12.315 m 100 %

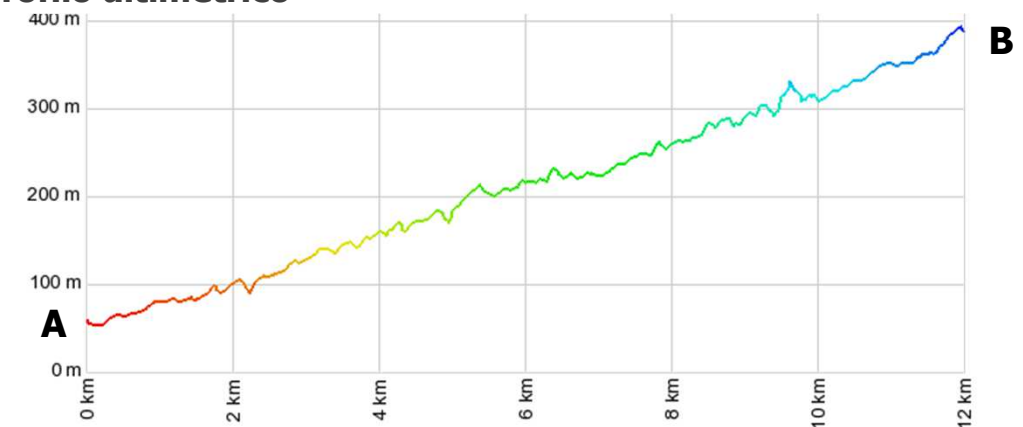
Ciclabile Giordano Cottur - Tratta 5.1

5

Tratta 5.1



Profilo altimetrico



Indicazioni progettuali e note

Vista l'esistenza di questa ciclabile in sede propria, non si prevedono particolari interventi di nuovo impianto. Particolare attenzione deve essere posta in merito ai collegamenti tra la ciclabile Cottur e il parcheggio presso Villa Sartorio, con l'ospedale di Cattinara polo cardiologico, con il parcheggio presso la scuola di Altura e con il percorso Obelisco-San Giuseppe della Chiusa, da realizzarsi attraverso progettualità complementari alla Cottur ma concettualmente e fisicamente collegate.

Inoltre si propone il riutilizzo della struttura che si trova nei pressi dell'inizio della Ciclabile Cottur. Da ricercare nuovo collegamento con la Ciclabile Trieste-Muggia-San Bartolomeo. La Ciclabile Cottur appartiene a FVG 2 e a FVG 2c.

Caratteristiche

Lunghezza 12.315 m

Tipologia Su sede propria

Pista ciclabile Presente

Pendenza media 4%

Incidentalità 2 incidenti (2 su rettilineo e 0 su intersez.)
ultimi 5 anni

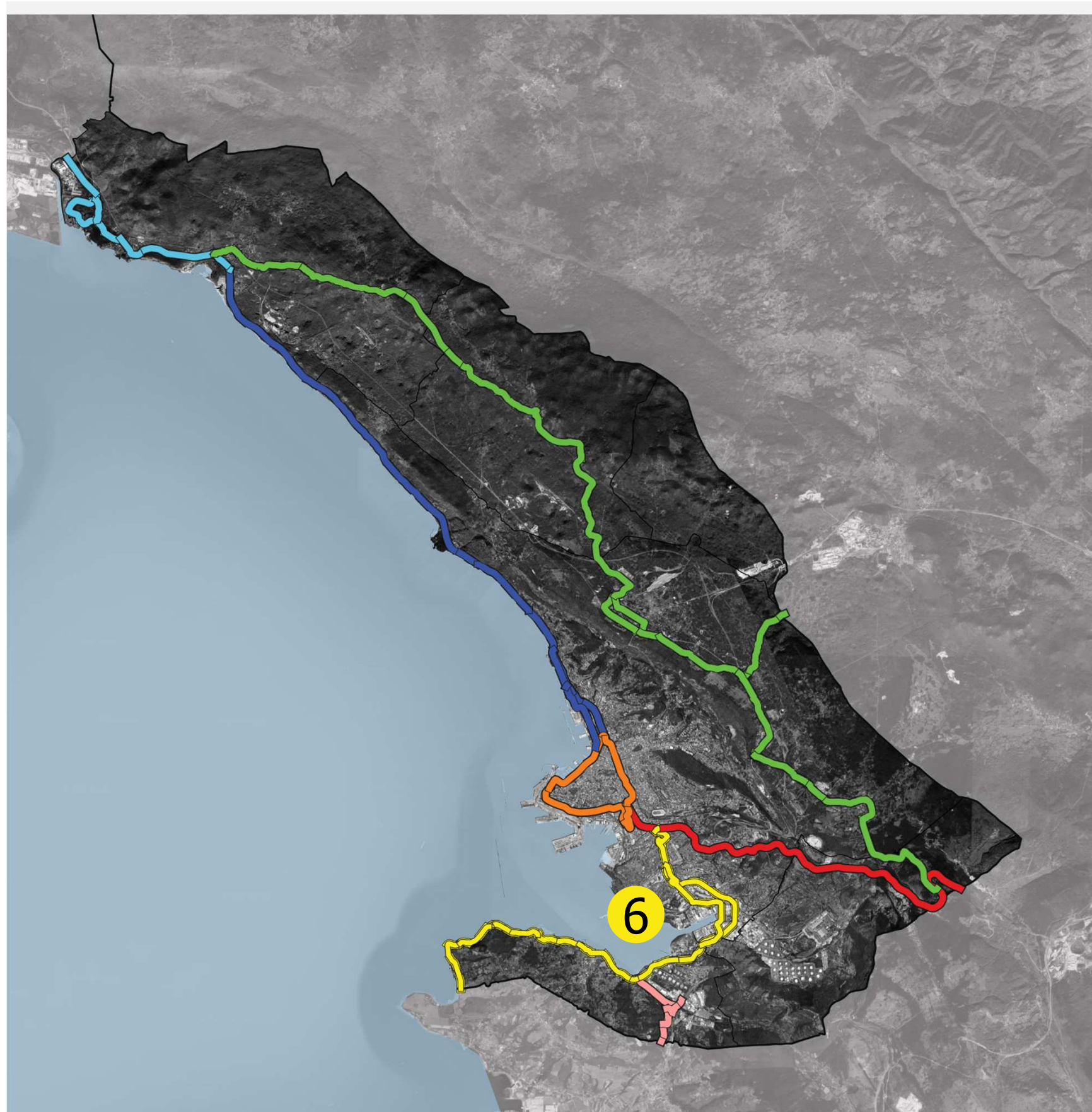
Costo di massima: 309.000 euro

25.000 euro/km*

*prezzo medio comprensivo di manutenzione ordinaria e adeguamento accessi

n. 5 - Ciclabile Giordano Cottur

n. 6 - Ciclabile Trieste – Muggia – San Bartolomeo



Rete Ciclabile Portante

- 1 Di collegamento con Monfalcone
- 2 Carso
- 3 Costiera
- 4 Urbana di Trieste
- 5 Giordano Cottur
- ➔ 6 Trieste - Muggia - San Bartolomeo
- 7 Parenzana



Rete Ciclabile Portante - Dati

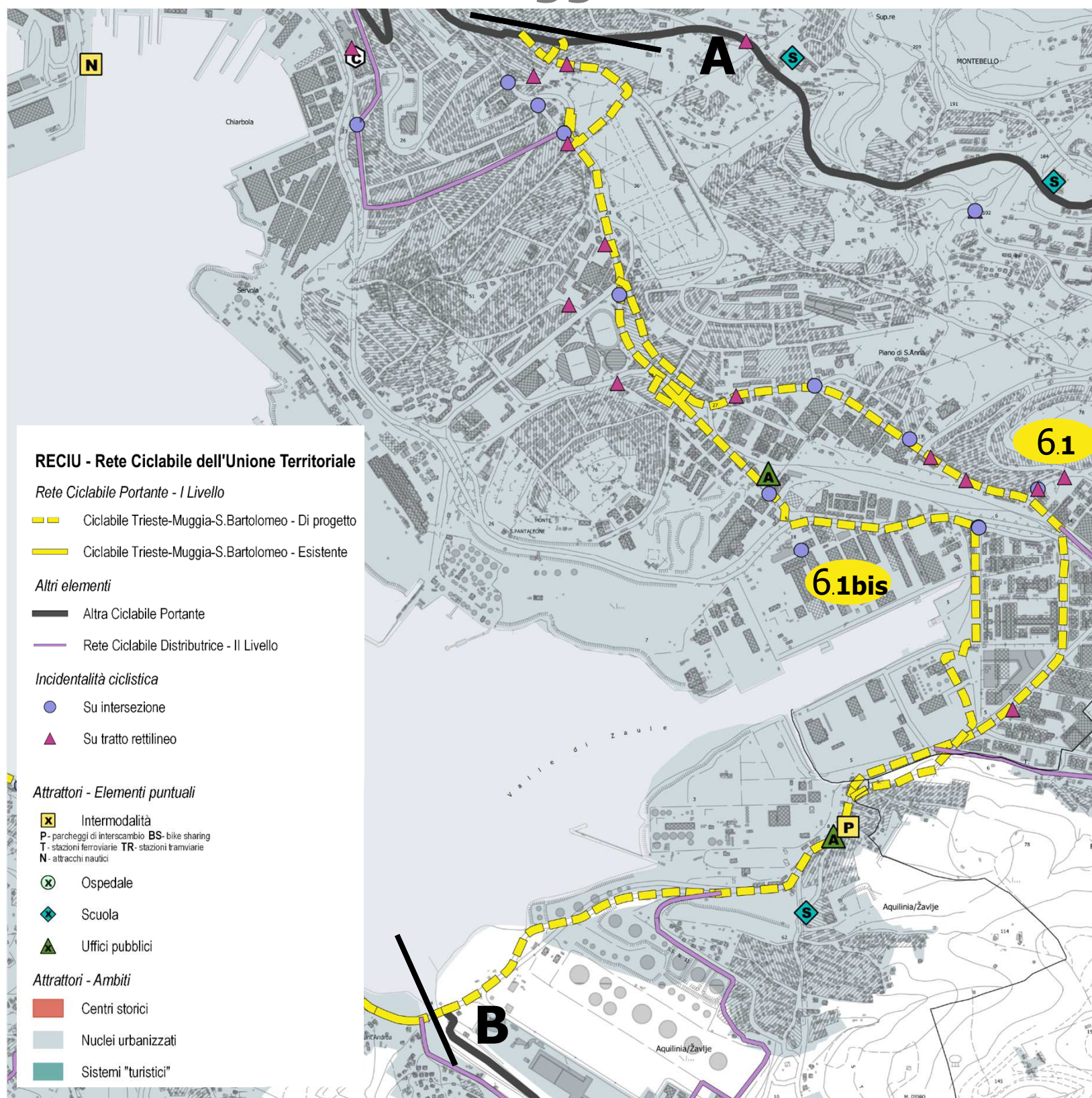
1	Di collegamento con Monfalcone	8.475 m	8 %
2	Carso	37.642 m	35 %
3	Costiera	20.283 m	19 %
4	Urbana di Trieste	8.715 m	8 %
5	Giordano Cottur	12.315 m	12 %
6	Trieste - Muggia - San Bartolomeo	15.577 m	15 %
7	Parenzana	3.270 m	3 %
		106.277 m	100 %

Tratta 6.1	7.990 m	41 %
Tratta 6.1bis	4.066 m	20 %
Tratta 6.2	7.587 m	39 %
TOTALE	19.643 m	100 %

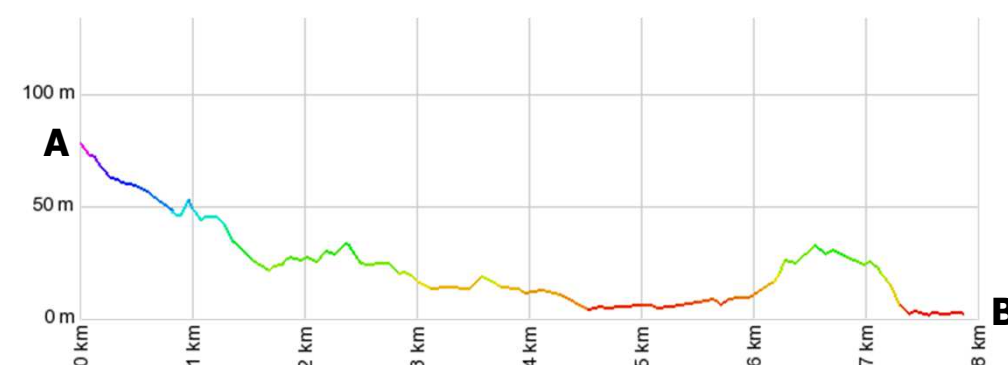
Ciclabile Trieste-Muggia-S.Bartolomeo - Tratta 6.1

6

Tratta 6.1



Profilo altimetrico



Indicazioni progettuali e note

La tratta in oggetto fa parte del percorso ciclabile regionale FVG 2. Appare prioritario nel tratto iniziale a nord, individuare un collegamento con la Ciclabile Cottur utilizzando varchi esistenti a nord di Via Costalunga. Si ipotizza di riuscire a realizzare corsie ciclabili monodirezionali su ambo i lati segnalate nelle modalità ordinarie lungo tutto il tratto: nel tratto a carreggiate separate con ridimensionamento della larghezza delle carreggiate; nella parte finale di Via Flavia ove si riscontrano le maggiori criticità presso l'abitato di Aquilinia con creazione Zona 30. Da Aquilinia alla foce del Rio Osp, con strada ampia a senso unico si ipotizzano corsie ciclabili monodirezionali su ambo i lati segnalate nelle modalità ordinarie lungo tutto il tratto, separate e protette nel solo tratto "curvon de Nacia".

Il percorso 6.1 bis è stato aggiornato ed inserito quale possibile alternativa della tratta 6.1; tale percorso risulta aggiornato alle ultime fasi dello studio di fattibilità redatto nell'ambito del Progetto TriLiVe nella zona considerata.



Caratteristiche

Lunghezza 7.990 m

Tipologia Su SS15 e via Flavia

Pista ciclabile Non presente

Pendenza media 0,9%

Incidentalità 16 incidenti (8 su rettilineo e 8 su intersez.)
ultimi 5 anni

Costo di massima: 2.000.000 euro
250.000 euro/km*

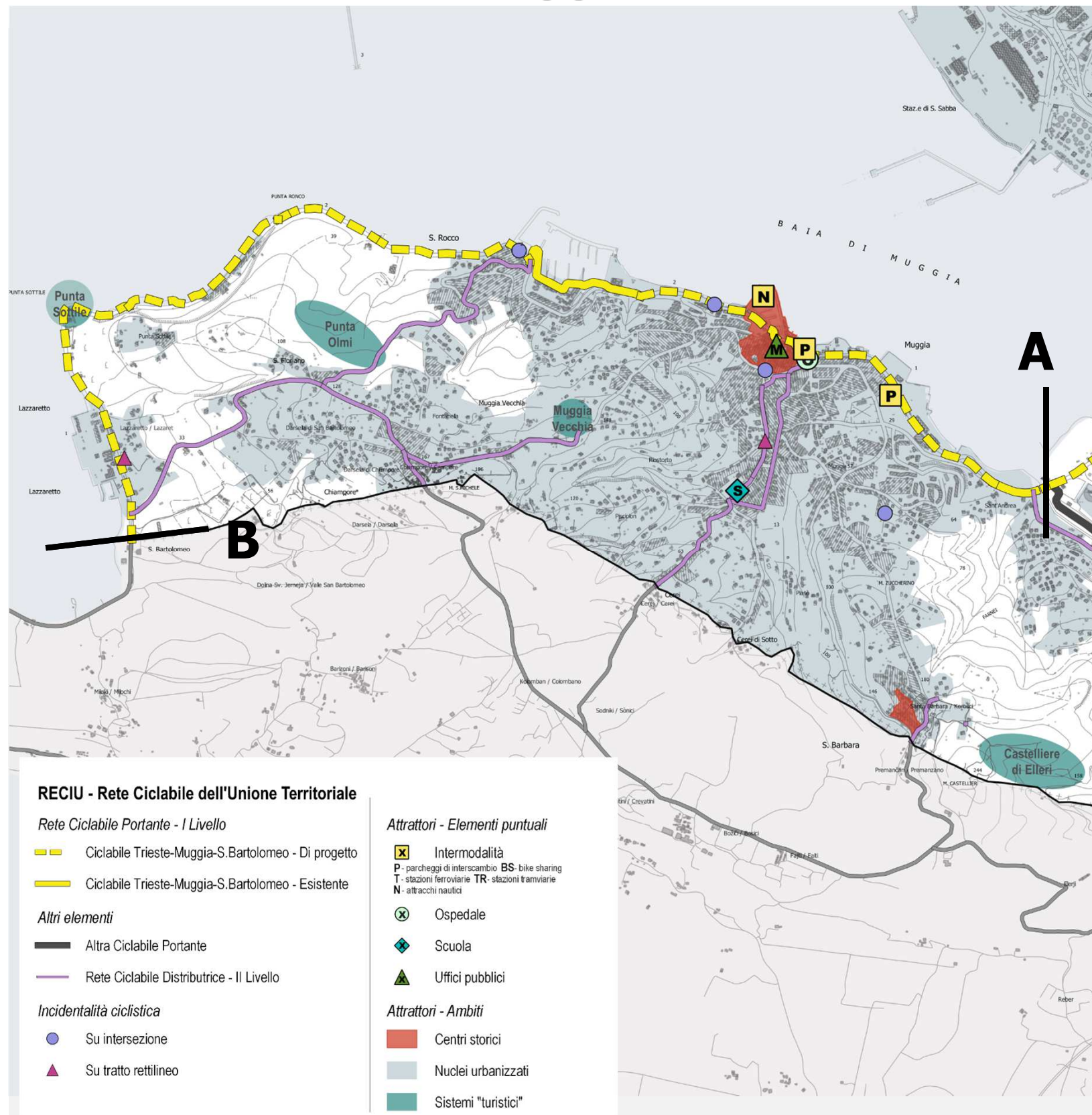
n. 6 - Ciclabile Trieste-Muggia-S.Bartolomeo

*prezzo medio comprensivo di opere di arredo urbano, segnaletica e messa in sicurezza di accessi e incroci

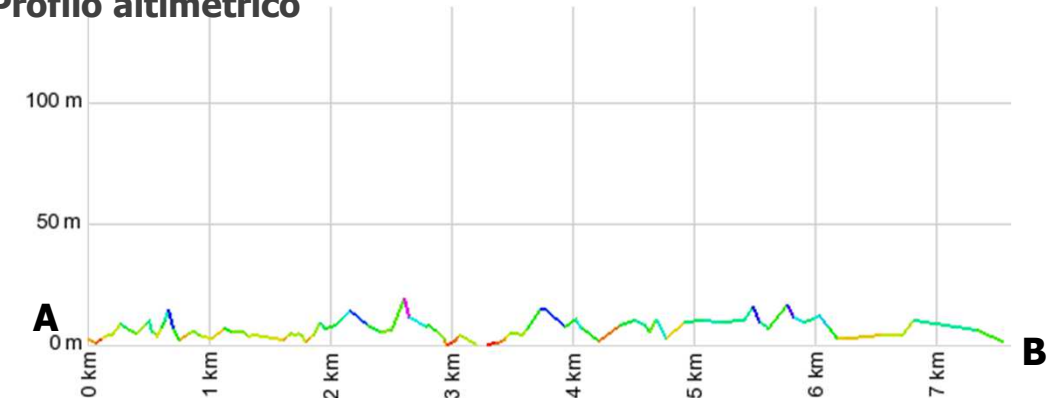
Ciclabile Trieste-Muggia-S.Bartolomeo - Tratta 6.2

6

Tratta 6.2



Profilo altimetrico

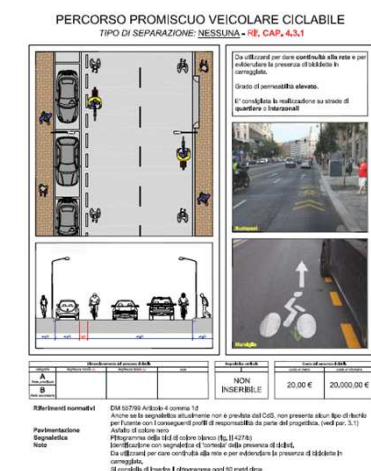


Indicazioni progettuali e note

La tratta, fino all'ingresso nel centro storico di Muggia, fa parte della ciclovie regionale FVG 2. Il primo tratto, dalla rotonda sul Rio Ospo all'ingresso del Centro Storico si sviluppa su SP 14 ove vi sono delle evidenti criticità date dalla ristretta sezione stradale. Si ipotizza l'individuazione di un percorso promiscuo veicolare ciclabile ricorrendo alla creazione di banchine ciclabili (vedi cap. 4.2.6 Uso ciclabile delle banchine). Dopo il centro storico di Muggia risultano già realizzati alcuni percorsi ciclabili (promiscuo su marciapiede lungo Punta Olmi) e progettati (in sede propria su terrapieno di Acquario), che non hanno le caratteristiche per far parte della Rete Portante.

Si ipotizza, dal Centro Storico a Porto San Rocco lato ovest, conformemente a quanto previsto dal PRG vigente, la creazione di Zona 30. Inoltre, da Porto San Rocco lato ovest a San Bartolomeo la classificazione della strada come "Fbis" (art.2 c.3c.d.s.) con la creazione di un senso unico in direzione San Bartolomeo. Approfondimenti progettuali da effettuarsi su attraversamento Rio Ospo e nei pressi dell'ex Hotel Lido.

Costo di massima: 1.125.000 euro
150.000 euro/km*

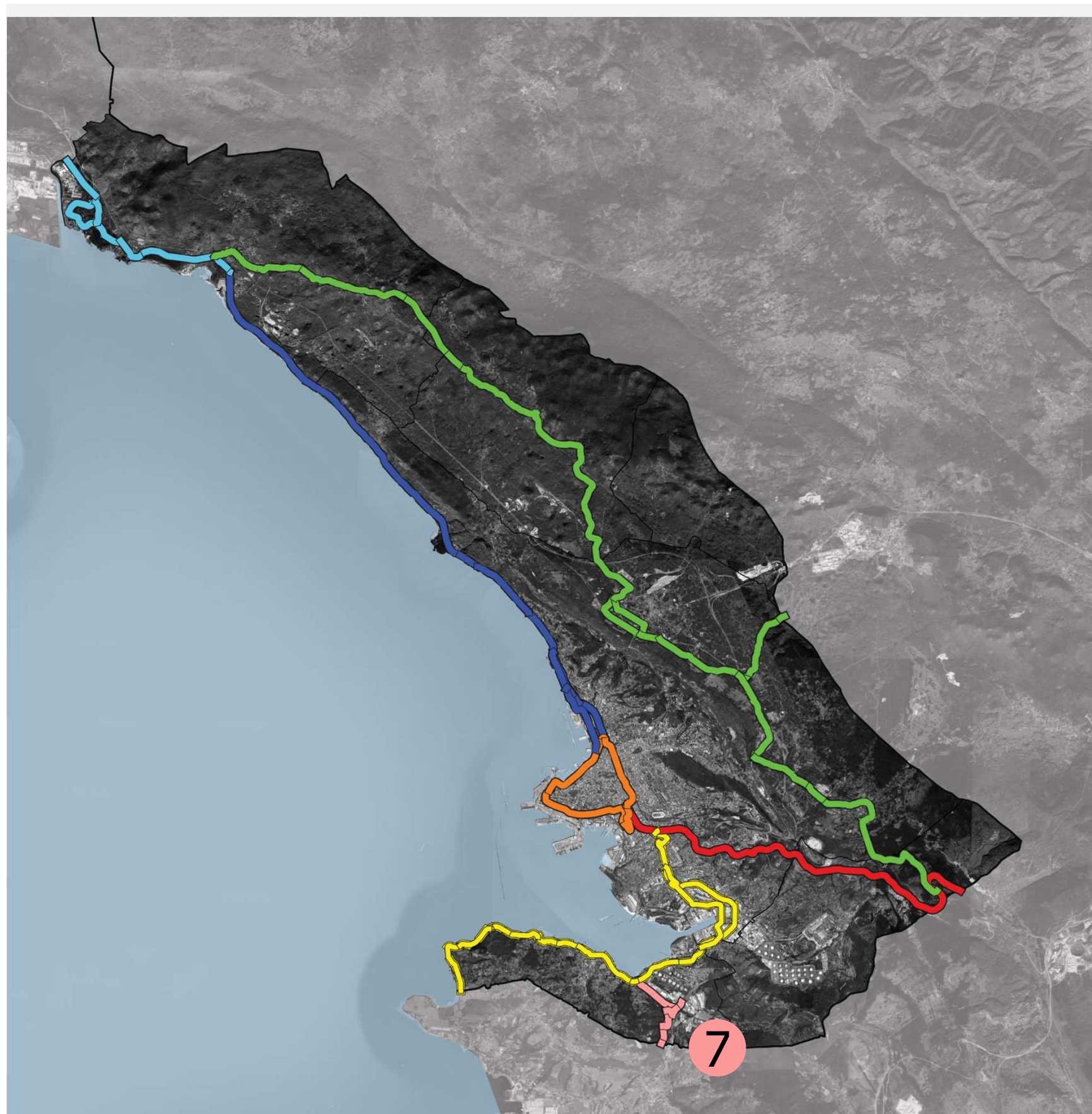


*prezzo medio comprensivo di opere di arredo urbano, segnaletica e messa in sicurezza di accessi e incroci

n. 6 - Ciclabile Trieste-Muggia-S.Bartolomeo

Caratteristiche		Pista ciclabile	Prevalentemente non presente
Lunghezza	7.587 m	Pendenza media	0,2%
Tipologia	Su SP14 e strade locali	Incidentalità	3 incidenti (1 su rettilineo e 2 su intersez.) ultimi 5 anni

n. 7 - Ciclabile Parenzana



Rete Ciclabile Portante

- 1 Di collegamento con Monfalcone
- 2 Carso
- 3 Costiera
- 4 Urbana di Trieste
- 5 Giordano Cottur
- 6 Trieste - Muggia - San Bartolomeo
- 7 Porenzana



Rete Ciclabile Portante - Dati

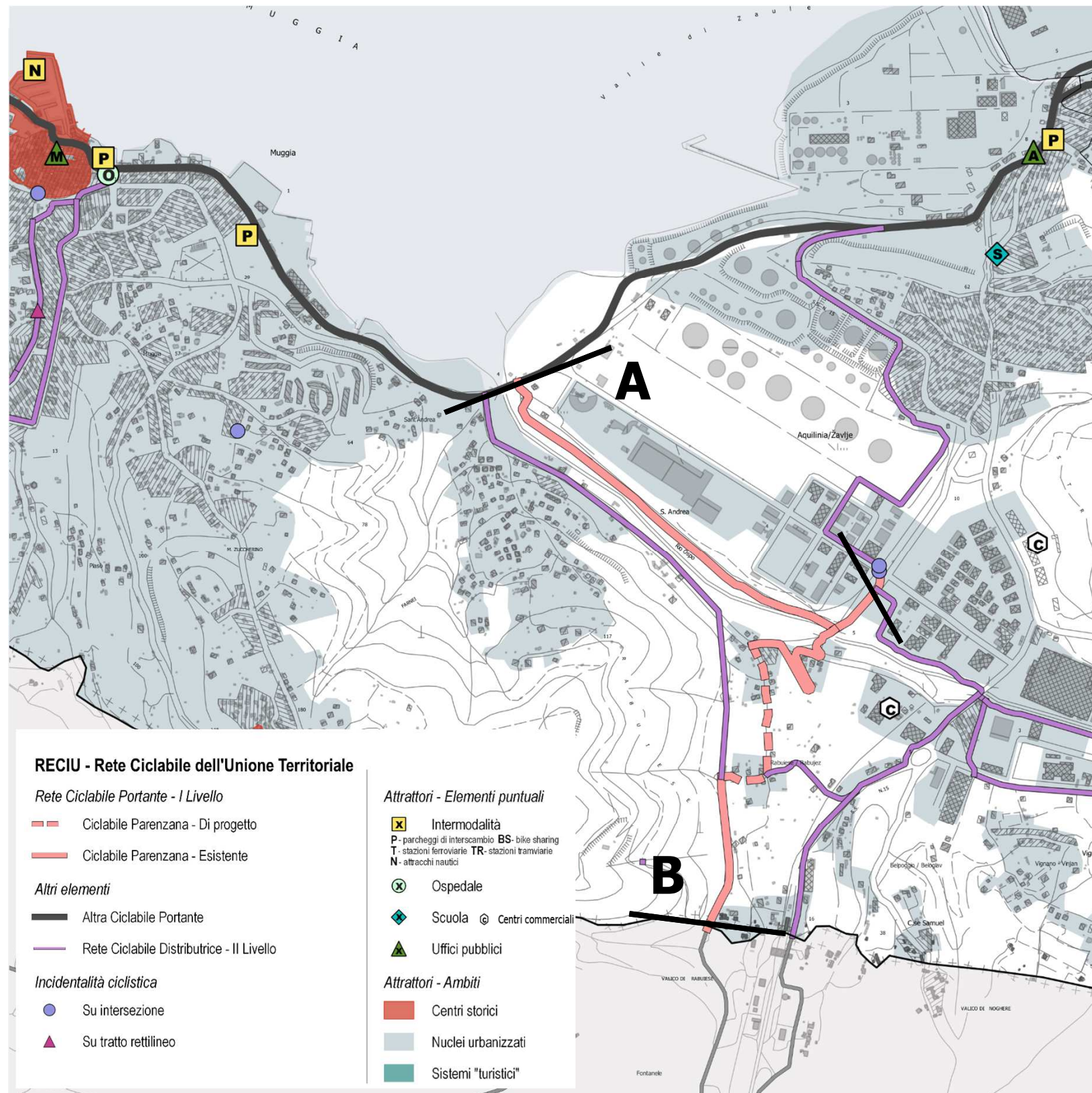
1	Di collegamento con Monfalcone	8.475 m	8 %
2	Carso	37.642 m	35 %
3	Costiera	20.283 m	19 %
4	Urbana di Trieste	8.715 m	8 %
5	Giordano Cottur	12.315 m	12 %
6	Trieste - Muggia - San Bartolomeo	15.577 m	15 %
➡ 7	Parenzana	3.270 m	3 %
		106.277 m	100 %

Tratta 7.1	3.270 m	100 %
TOTALE	3.270 m	100 %

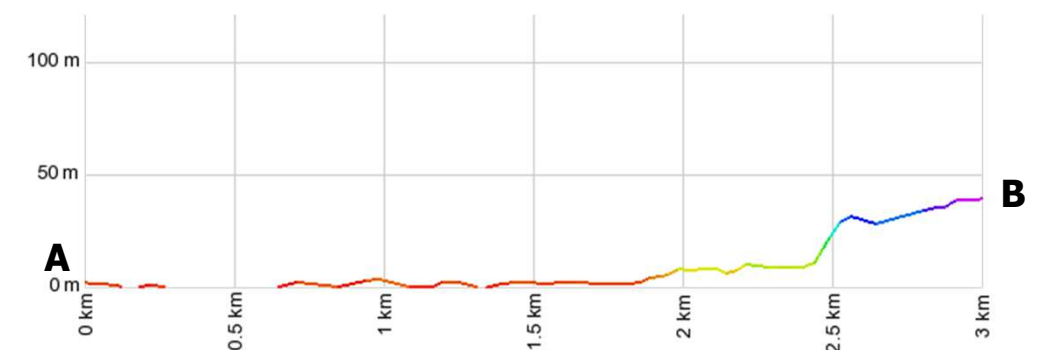
Ciclabile Parenzana - Tratta 7.1

7

Tratta 7.1



Profilo altimetrico



Indicazioni progettuali e note

La Ciclabile Parenzana costeggia il Rio Ospo nella sua fase iniziale e percorre tratti ciclabili dedicati adeguatamente segnalati prima di entrare in territorio sloveno, dove la Parenzana ha sede propria.

In un breve tratto, in territorio italiano, la ciclabile si colloca su una strada nella quale condivide lo spazio con il poco traffico veicolare.

La soluzione prospettata si limita ad un miglioramento degli attraversamenti per mezzo di ancor più evidenti segnalazioni, di una adeguata cartellonistica soprattutto nel tratto condiviso con il traffico veicolare e di manutenzione del verde prospiciente la ciclabile.

La Ciclabile Parenzana appartiene all'itinerario regionale FVG 2 che prosegue oltre confine nei pressi del Valico di Rabuiese.

Costo di massima: 300.000 euro

100.000 euro/km*

*prezzo medio comprensivo di manutenzione ordinaria e adeguamento accessi



Caratteristiche

Lunghezza 3.270 m

Tipologia Su sede propria

Pista ciclabile Presente

Pendenza media 1,3%

Incidentalità 2 incidenti (0 su rettilineo e 2 su intersez.)
ultimi 5 anni

n. 7 - Ciclabile Parenzana