

Proposta di modifica: “Realizzazione degli accessi al sistema di piste dalla zona di viale Marconi”

GIANFRANCO DERIU

gian.deriu@gmail.com

Sommario

Introduzione	2
Proposte di modifica.....	4
Proposta A – Pulizia della sponda Ovest lungo il canale di riu Saliu.....	5
Proposta B – Attraversamento nella via Giuseppe Mercalli	8
Proposta C – Usare la via più breve invece del segmento CA3.....	11
Tempi di percorrenza	12
Dalla rotatoria di San Benedetto	13
Dalla rotatoria di via Cadello – Is Mirrionis	15
Indice delle tabelle	16
Indice delle figure	16

Introduzione

Questo documento è un contributo alla partecipazione cittadina relativo al progetto “Progetto della via ciclabile tra Cagliari e Selargius - Rammagliatura della rete di ciclovie della Città Metropolitana di Cagliari”.

Non si può che accogliere con favore la notizia della volontà di rammagliare il sistema di piste di Selargius con i sistemi di Cagliari e Monserrato.



Figura 1 Quadro dell'intervento da progetto. Riportato tale e quale per riferimento.

Da anni, in qualità di privato cittadino che si muove anche in bicicletta, ho sentito la mancanza di un collegamento sicuro tra le città di Cagliari, Monserrato, Selargius e Quartu Sant'Elena.

In particolare, l'assenza dell'attraversamento ciclo-pedonale di via riu Mortu è una grave mancanza che obbliga a fare percorsi più lunghi di alcuni chilometri e di fatto rende inutilizzato il tratto ciclopeditonale già esistente in prossimità della caserma dei Vigili del Fuoco (indicato come CA4 nel progetto).

L'attraversamento in via riu Mortu in un tratto con buona visibilità è assolutamente indispensabile. Non è la soluzione più sicura ma è sicuramente un passo avanti. Rallentare la strada con un secondo attraversamento verso Monserrato potrebbe rendere più sicuro l'attraversamento già previsto nel progetto.

In questo benvenuto progetto, a mio parere, manca un punto importante: il collegamento al sistema di piste ciclabili della zona a Ovest del canale di riu Saliu. Tutta l'area di cui viale Marconi è l'arteria principale (che comprende il quartiere Europeo) allo stato attuale non può raggiungere il sistema di piste ciclabili se non attraverso lunghi percorsi.

Con le proposte A e B si suggerisce un modo di realizzare un collegamento da questo quartiere verso il sistema di piste. Oltre a collegare il quartiere al sistema di piste si avrebbe anche l'ulteriore effetto positivo di una drastica riduzione del tempo di percorrenza dal centrale e popoloso quartiere di San Benedetto verso Monserrato, Selargius e Quartu Sant'Elena e viceversa. A queste si aggiunge un suggerimento di modifica del tratto CA6 ed eliminazione del tratto CA3, chiamato proposta C.

Le foto sono acquisite personalmente e le immagini da satellite sono proprietà di Google.

Proposte di modifica



Figura 2 Vista d'insieme delle proposte A, B e C

Si è pensato a due soluzioni, che possono essere alternative e che si dettaglieranno nel seguito:

- A.** Ripulire la sponda Ovest del canale sotto il ponte per collegare la pista di Riu Saliu
- B.** Realizzare un attraversamento ciclopedonale sulla via Mercalli in corrispondenza della via Hertz

Alle proposte A e B si aggiunge un terzo suggerimento (C in ciclaminio) per semplificare la rammagliatura.

Includere tutte le proposte sarebbe la soluzione ideale ma anche includere solo una tra A e B darebbe un grosso aiuto alla mobilità ciclabile.

Proposta A – Pulizia della sponda Ovest lungo il canale di riu Saliu

La prima proposta non prevede interferenze con il traffico veicolare e si potrebbe configurare come un'operazione di pulizia della sponda del canale, vedi Figura 3.



Figura 3 Aree di intervento della proposta A: tratto 1 lungo canale, tratto 2 collegamento con via Valerio Pisano

Il tratto della sponda interessato passa sotto il ponte del viale Marconi che scavalca riu Saliu, vedi Figura 4.



Figura 4 Il ponte di viale Marconi e sotto la sponda in questione. Come si vede è già provvista di muro protettivo e di ringhiera.

Questo tratto di sponda è invaso da erbacce, piante infestanti come l'ailanto e terra di riporto dalle vicine scarpate.



Figura 5 Stato attuale della sponda est già sede della pista ciclabile. La larghezza è di 3 metri e l'altezza di 2 metri.



Figura 6 La curva della pista in prossimità del ponticello di legno da cui inizierebbe il segmento che passa sotto il ponte. Ora è invaso dalle erbacce.



Figura 7 Tratto della sponda Ovest visto da nord (a sinistra) e da sud (a destra). Si vede la terra accumulata negli anni e le erbacce presenti.

Dalla ricognizione si è potuto verificare che la sponda non è completamente riempita di terra.

Per garantire il collegamento con via Valerio Pisano, vedi Figura 8, è necessaria la pulizia del tratto di strada sterrata che comincia dalle abitazioni.



Figura 8 La strada sterrata del tratto 2. La parte finale in prossimità di via Valerio Pisano è invasa della canne.

Proposta B – Attraversamento nella via Giuseppe Mercalli

Si propone di realizzare un attraversamento in via Giuseppe Mercalli all'altezza di via Hertz, un'apertura di un varco nel guardrail e una rampa metallica nella pista, adeguatamente messa in sicurezza con un parapetto. L'intervento garantirebbe l'accesso al sistema di piste.



Figura 9 Dettaglio proposta B

Nella Figura 9 è mostrato

- in verde le piste ciclabili esistenti
- in giallo l'area della via Giuseppe Mercalli in cui realizzare l'attraversamento

- in blu il percorso che un utente può percorrere per raggiungere la pista di riu Saliu dalle piste di via Newton.

La via Hertz (Figura 10) appare il percorso ideale, anche se priva di urbanizzazione e risulta sterrata ma utilizzata.



Figura 10 Via Hertz, da viale Marconi a sinistra e da via Mercalli a destra

La via Giuseppe Mercalli collega il quartiere di San Benedetto alla città di Quartu Sant'Elena. Dopo il recente intervento su viale Marconi convoglia il traffico in direzione Quartu Sant'Elena che prima transitava in viale Marconi.

La via è a senso unico, la carreggiata è larga circa 9 metri a due corsie e il limite di velocità è imposto a 50 km/h, vedi Figura 11. Per confronto la carreggiata di viale Marconi è larga 13 metri e quella di via Cadello 15 metri. Il tratto suggerito in cui realizzare l'attraversamento, trovandosi in un rettilineo, gode di un'altissima visibilità, circa 150 metri.

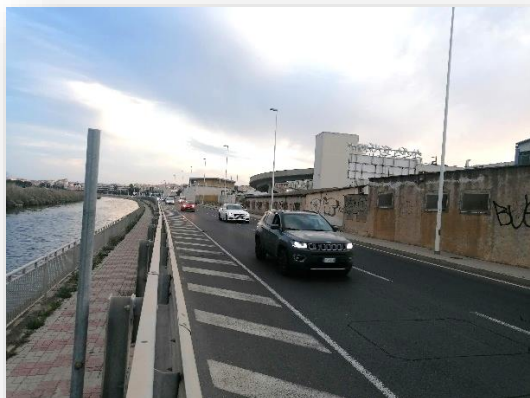


Figura 11 La strada è a senso unico a due corsie, il limite è imposto a 50 km/h e la visibilità è elevata

Il dislivello tra il piano stradale e la pista è di 75 cm (vedi Figura 12). La pista andrebbe riportata alla quota della strada con una rampa metallica con i parapetti. La pista presenta già un dosso lungo il percorso in corrispondenza di una condotta per cui un secondo dosso non sarebbe una novità.



Figura 12 Il dislivello tra il piano stradale e la pista è di 75 cm

Sarà necessario aprire un varco nelle barriere di protezione.

Proposta C – Usare la via più breve invece del segmento CA3

La proposta C è complementare alle due precedenti e suggerisce di collegare la pista in prossimità della centrale dei Vigili del Fuoco lungo il percorso più breve che costeggia viale Marconi anziché aggirare il complesso col tratto CA3.



Figura 13 Inizio del tratto in terra battuta che collega la centrale dei Vigili del Fuoco alla pista di Riu Saliu per il percorso più breve

Esiste già una pista pavimentata con mattoni autobloccanti che arriva a pochi metri da viale Marconi e il sentiero fino alla centrale dei Vigili del Fuoco è già molto battuto.

Tempi di percorrenza

Per dimostrare l'utilità di un accesso al sistema di piste ciclabili nella zona di viale Marconi si è tracciato qualche percorso di esempio prendendo come punti di partenza due luoghi centrali di due importanti quartieri cittadini:

- La rotatoria di via Cadello – via Is Mirrionis
- La rotatoria di piazza San Benedetto

Come punto di arrivo si è scelto il lato Est del canale in prossimità degli interventi di ramagliatura.

Quello che si evince è che con l'inserimento della proposta B nel progetto il percorso si riduce di almeno 2.1 km (circa 10 minuti in bici alla velocità di 12 km/h) con la partenza da San Benedetto e di almeno 500 metri (circa 3 minuti) con la partenza da via Cadello.

Punto di partenza	Senza modifica percorso 1	Senza modifica percorso 2	Con proposta inclusa nel progetto	Distanza risparmiata
Piazza San Benedetto	6.0 km (30 min)	5.5 km (28 min)	3.4 km (17 min)	2.1 km (10 min)
Via Cadello / via Is Mirrionis	5.0 km (25 min)	-	4.5 km (23 min)	0.5 km (3 min)

Tabella 1 Tempi di percorrenza lungo alcuni percorsi con e senza l'inclusione delle proposte. La velocità media è 12 km/h

Di seguito sono riportati i percorsi dell'esempio.

Dalla rotatoria di San Benedetto

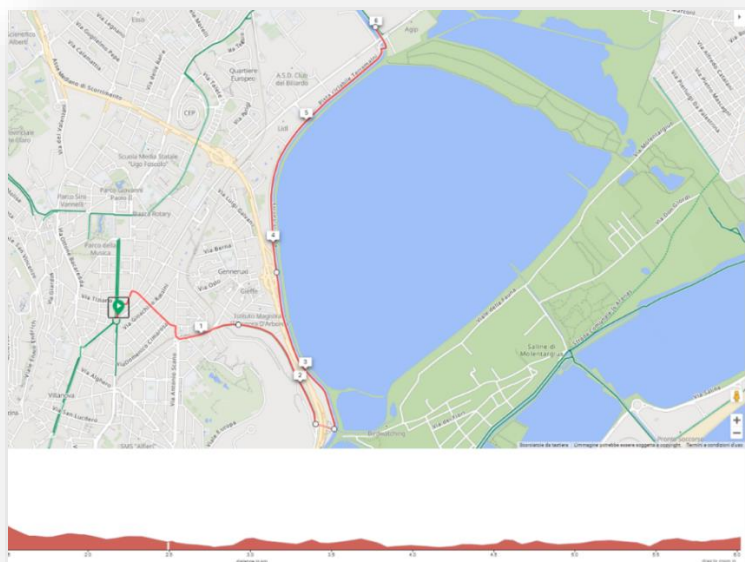


Figura 14 Da piazza San Benedetto passando per via dei Conversi. Percorso 1.

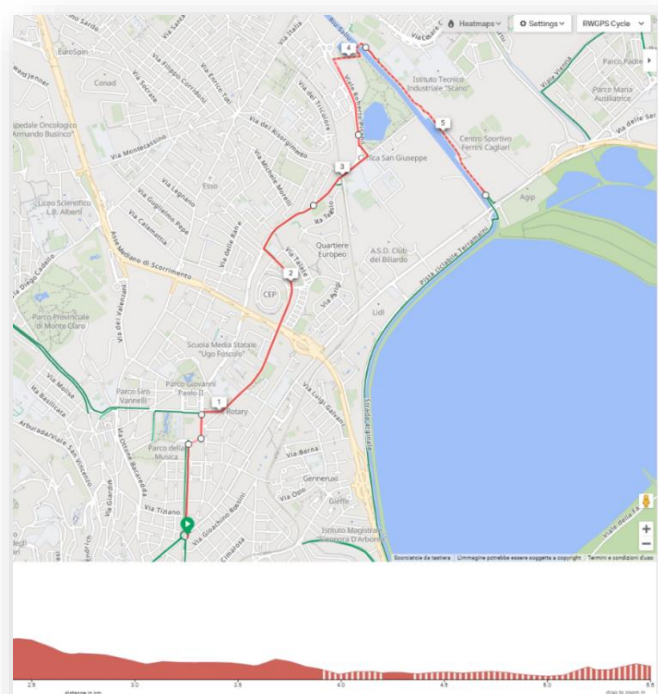


Figura 15 Da piazza San Benedetto passando per via Flavio Gioia e ponte di Terramaini. Percorso 2.

Proposta di modifica: "Realizzazione degli accessi al sistema di piste dalla zona di viale Marconi"
 "Progetto della via ciclabile tra Cagliari e Selargius –
 Rammagliamenti della rete di ciclovie della Città Metropolitana di Cagliari"
 GIANFRANCO DERIU – gian.deri@gmail.com

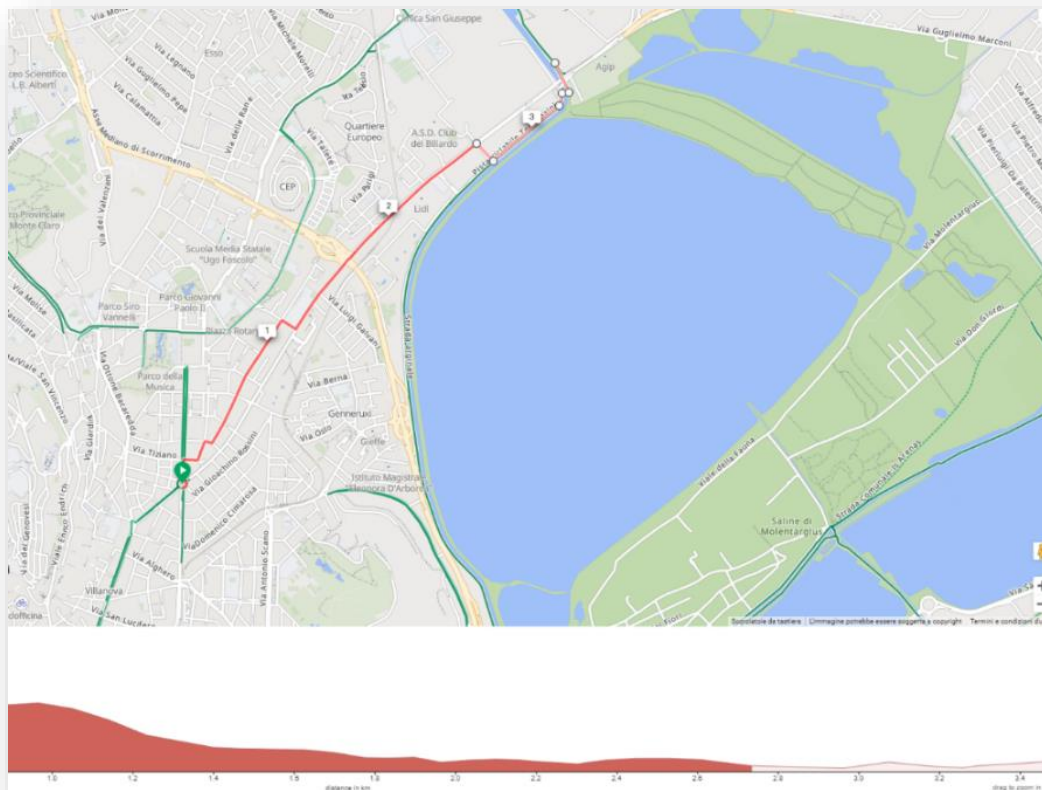


Figura 16 Da piazza San Benedetto sfruttando l'attraversamento proposto.

Dalla rotatoria di via Cadello – Is Mirrionis

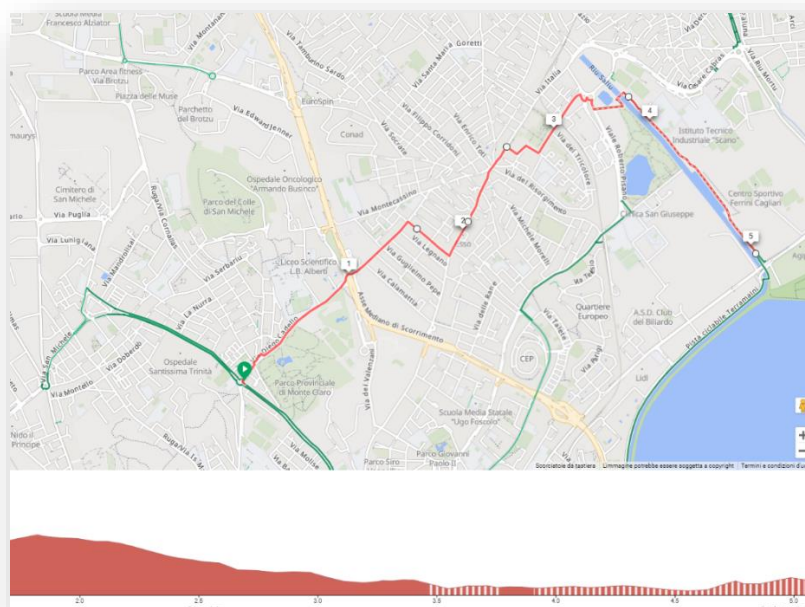


Figura 17 Da via Cadello passando per Pirri.

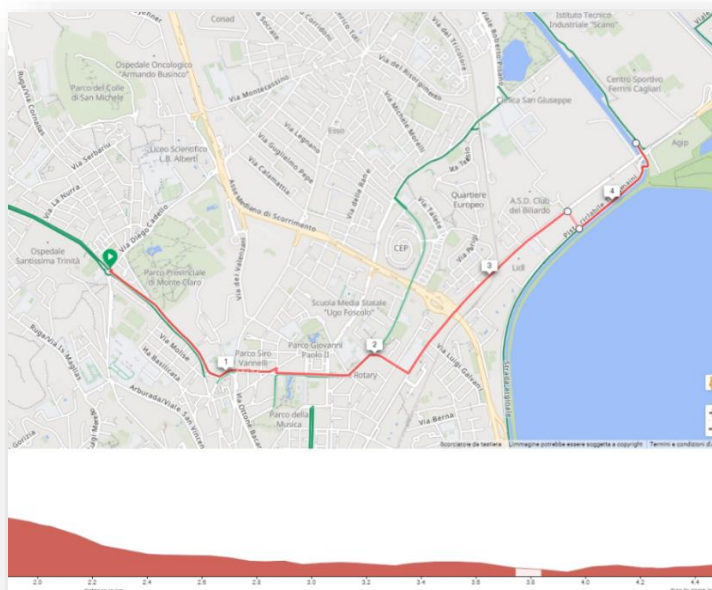


Figura 18 Da via Cadello si risparmiano 500 metri e si fa buona parte del percorso in sede protetta.

Per il tracciamento si è usato l'applicativo online Ride With GPS (<https://ridewithgps.com>).

Proposta di modifica: "Realizzazione degli accessi al sistema di piste dalla zona di viale Marconi"
 "Progetto della via ciclabile tra Cagliari e Selargius –
 Rammaglieratura della rete di ciclovie della Città Metropolitana di Cagliari"
 GIANFRANCO DERIU – gian.deriu@gmail.com

Indice delle tabelle

Tabella 1 Tempi di percorrenza lungo alcuni percorsi con e senza l'inclusione delle proposte. La velocità media è 12 km/h	12
---	----

Indice delle figure

Figura 1 Quadro dell'intervento da progetto. Riportato tale e quale per riferimento.	2
Figura 2 Vista d'insieme delle proposte A, B e C	4
Figura 3 Aree di intervento della proposta A: tratto 1 lungo canale, tratto 2 collegamento con via Valerio Pisano	5
Figura 4 Il ponte di viale Marconi e sotto la sponda in questione. Come si vede è già provvista di muro protettivo e di ringhiera.....	5
Figura 5 Stato attuale della sponda est già sede della pista ciclabile. La larghezza è di 3 metri e l'altezza di 2 metri.	6
Figura 6 La curva della pista in prossimità del ponticello di legno da cui inizierebbe il segmento che passa sotto il ponte. Ora è invaso dalle erbacce.	6
Figura 7 Tratto della sponda Ovest visto da nord (a sinistra) e da sud (a destra). Si vede la terra accumulata negli anni e le erbacce presenti.....	7
Figura 8 La strada sterrata del tratto 2. La parte finale in prossimità di via Valerio Pisano è invasa dalla canne. ...	7
Figura 9 Dettaglio proposta B	8
Figura 10 Via Hertz, da viale Marconi a sinistra e da via Mercalli a destra	9
Figura 11 La strada è a senso unico a due corsie, il limite è imposto a 50 km/h e la visibilità è elevata	10
Figura 12 Il dislivello tra il piano stradale e la pista è di 75 cm	10
Figura 13 Inizio del tratto in terra battuta che collega la centrale dei Vigili del Fuoco alla pista di Riu Saliu per il percorso più breve.....	11
Figura 14 Da piazza San Benedetto passando per via dei Conversi. Percorso 1.	13
Figura 15 Da piazza San Benedetto passando per via Flavio Gioia e ponte di Terramaini. Percorso 2.....	13
Figura 16 Da piazza San Benedetto sfruttando l'attraversamento proposto.	14
Figura 17 Da via Cadello passando per Pirri.	15
Figura 18 Da via Cadello si risparmiano 500 metri e si fa buona parte del percorso in sede protetta.....	15