

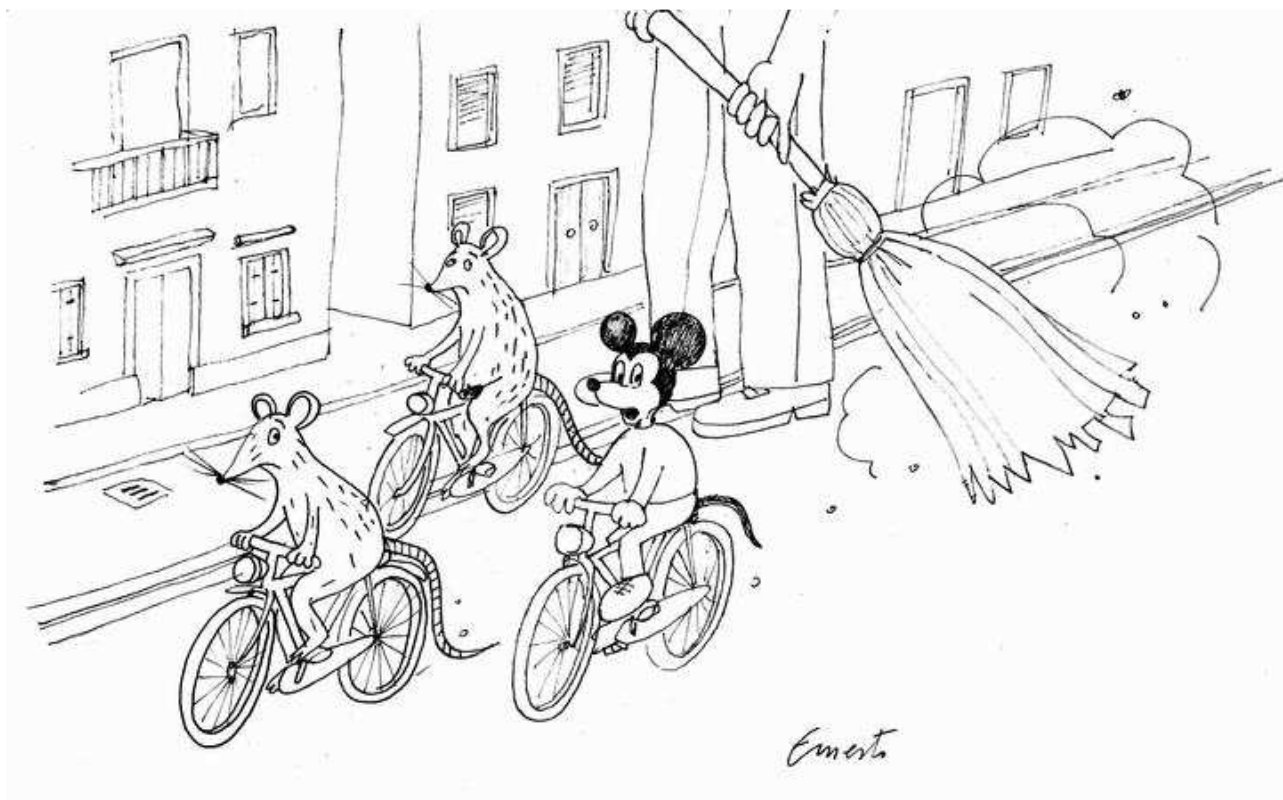


LEGAMBIENTE

Proposte per la convivenza di Metrotram e biciclette

ovvero

***siam bici
non siam sorci***



Elaborato nell'ambito del corso "A Ruota Libera" realizzato con il contributo del



CENTRO SERVIZIO
VOLONTARIATO
PROVINCIA DI PADOVA

PRIMA DI TUTTO VIA LE AUTO DALLE STRADE DEL TRAM !

L'entrata in funzione del metrotram a Padova costituisce una svolta importante verso la costruzione di una città più vivibile e meno inquinata, che potremo però avere solo con una strategia di mobilità basata su un ulteriore rilancio del trasporto pubblico, la riduzione del traffico privato e la promozione della cosiddetta "mobilità lenta": la ciclabilità.

Per prima cosa, però, è necessario ribadire che l'entrata in funzione del tram costituisce una grande occasione per liberarsi di una parte del traffico di attraversamento della città. La domanda che abbiamo posto in tutti questi mesi non è più eludibile. Gli attuali volumi di traffico, in particolare di auto, saranno ancora consentiti sulle strade percorse dal tram? Secondo noi sarebbe un grave errore: **che senso avrebbe avuto spendere centinaia di milioni di euro per avere un mezzo pubblico ecologico ed affidabile (per quanto poco capiente) e non fare conseguentemente alcuna limitazione del traffico privato che congestione ed inquina Padova (la quarta città più inquinata dal PM10 in Italia)?**

In secondo luogo se non diminuirà la presenza di auto lungo le strade percorse dal tram, verrà rallentata la velocità del mezzo (già il percorso Stazione-Guizza non si compirà più in 23 minuti, come inizialmente previsto ma in 35).

SUBITO UN PIANO E GLI INTERVENTI PER LA CONVIVENZA DI BICI E TRAM !

Se poi, come si rischia lasciando le cose come stanno oggi, dovessero essere estromesse o messe in grave difficoltà le bici dal percorso del tram, e non le auto, saremmo all'assurdo! Un mezzo ecologico (il tram) ne penalizza un altro (la bici) a favore dell'auto!

E' per questo che ribadiamo ancora una volta che bisogna intervenire al più presto per permettere la convivenza in sicurezza di bici e metrotram, o dove proprio impossibile, trovare per le bici percorsi alternativi sicuri, rettilinei e che non allunghino sensibilmente il tragitto. Infatti, alcuni punti, come evidenzia questo dossier sono di reale pericolo, eppure non è ancora pronto un piano complessivo di percorsi protetti, o di segnalazione di percorsi alternativi. Nel dossier ripercorriamo l'asse del tram e **presentiamo soluzioni per la convivenza fra bici e tram che vanno realizzate al più presto: siamo bici, non siamo sorci!**

1. CORSO DEL POPOLO-GARIBALDI

Premessa

Vanno segnalati e migliorati i collegamenti ciclabili a est tramite via Valeri e ad ovest tramite viale Codalunga. Il collegamento che porta in viale Codalunga, (anello di congiunzione fondamentale oggi che la ciclabile del Cavalcavia Borgomagno porta solo in Piazzale Stazione) è in pessimo stato, prosegue poi attraverso diversi incroci e semafori e soprattutto si interrompe prima di raggiungere la Chiesa del Carmine. Il percorso alternativo Valeri-Boschetti ha anch'esso diversi attraversamenti e soprattutto quello solo ciclopedonale su via Trieste costituisce un problema rilevante.

Entrambi costringono ad allungare il tragitto per alcune direttrici e non suppliscono pienamente all'utilizzo di Corso del Popolo e Corso Garibaldi.

In Corso del Popolo oggi autobus e automobili e metrotram si incrociano in corsie molto strette stritolando le biciclette che vi si dovessero avventurare.

Rilanciamo una proposta già avanzata questa estate e che ha il doppio vantaggio di permettere e promuovere gli spostamenti in bicicletta e di trasformare Corso del Popolo in un Boulevard della mobilità sostenibile, un biglietto da visita importante di una città che dimostra di cambiare e di voler uscire dalla morsa del traffico e dell'inquinamento.

E' possibile realizzare una pista ciclabile bidirezionale al posto della corsia che costeggia il marciapiede sul lato est della strada. Questa pista svolgerebbe un utile servizio alle migliaia di biciclette che compiono questo tragitto (2.500 al giorno erano emerse dai rilevamenti di quest'estate, molte di più se si realizzasse la pista), perché si collegherebbe al nuovo asse ciclabile alternativo alle Riviere che parte da Piazza Eremitani oppure permetterebbe di arrivare fino a Piazza Garibaldi e di li proseguire per Corso Milano.

Per poter fare ciò gli autobus in direzione Nord-Sud (Stazione-Centro) vanno spostati nella corsia dedicata al tram, come d'altronde già avviene in Corso Garibaldi e in altre vie cittadine.

Certo questa soluzione potrebbe avere lo svantaggio di rallentare un poco i tempi di percorrenza del Tram, ma solo in una tratta molto breve, e i vantaggi che se ne trarrebbero sarebbero molteplici.

Questa soluzione oggi può creare qualche perplessità per il rischio di sovraffollamento di autobus e tram nella stessa corsia riservata ma quando il tram funzionerà a pieno regime si dovranno ridurre sensibilmente gli autobus che percorreranno questa tratta (bus Sita, bus sostituiti dal tram, bus dirottati su altre direttrici grazie anche all'intermodale in Prato della Valle) e la soluzione proposta diventerà praticabile; bisogna però cominciare a ragionarci da subito per poterla poi realizzare.

ps: Utile attraversamento rialzato in via Tommaseo per collegare la zona di P.za de Gasperi alla nuova sede di Banca Etica e la stazione tramite via Nino Bixio.



I percorsi ciclabili alternativi a lungo viale Codalunga ad ovest e Via Valeri a est, hanno diversi problemi di manutenzione, attraversamenti e collegamenti e non suppliscono pienamente all'utilizzo di Corso del Popolo-Garibaldi.



Altro che strada quasi pedonale! Oggi in Corso del Popolo e Corso Garibaldi le bici rischiano di essere stritolate tra auto, bus e metrotram.

2. VIA BELLUDI

Premessa: le Riviere sono vietate alle bici ed è stato istituito un percorso alternativo nell'asse Eremitani-Zabarella-Del Santo. Questo importante percorso ciclabile richiede però alcuni miglioramenti, a partire dall'accesso da Corso Garibaldi, all'eliminazione del divieto orario nell'ultimo tratto di via Zabarella, al posizionamento della sbarra che crea ancora qualche problema, poiché motorini e auto parcheggiano davanti al passaggio creato per le bici.

La pista termina in Piazza del Santo e da lì per raggiungere Prato della Valle si incontra il tram. Ecco come convivere:

In via Belludi, non si presentano particolari problemi per chi la percorre in direzione del Santo, visto che il tram passa nell'altro lato della strada.

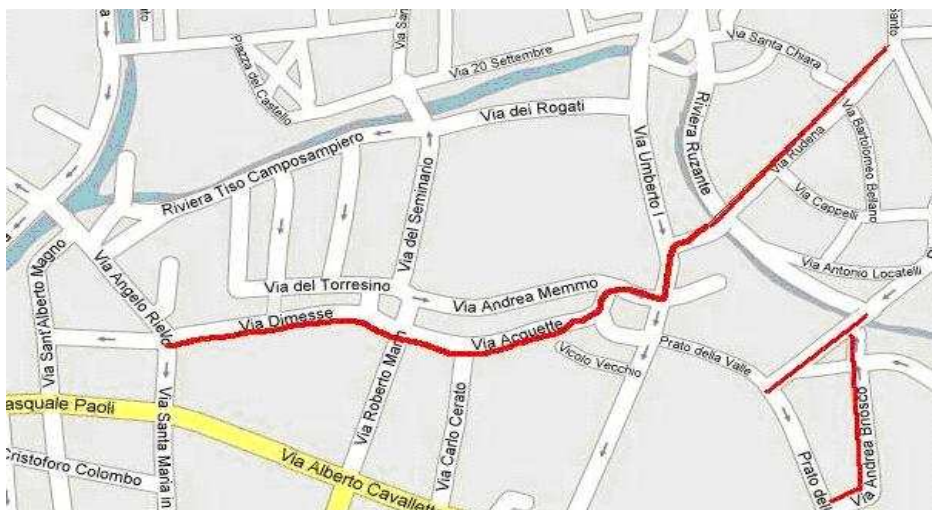
Il rischio di urto col tram c'è invece per chi la percorre in direzione di Prato della Valle.

a) Esiste l'alternativa offerta da via Brioso, che non allunga di molto il tragitto specie per chi va verso S. Giustina (est)

b) Se da via Del Santo fosse possibile imboccare via Rudena (che oggi è contromano) e di lì passare per il Ponte della Morte per arrivare in via Umberto I°, questo percorso rappresenterebbe una valida alternativa in direzione nord-ovest. Sarebbe poi molto utile creare una pista in direzione opposta al senso di marcia per le bici nel primo tratto di via Memmo (una decina di metri) per poter permettere alle bici di raggiungere via Acquette e creare così un percorso ininterrotto che va da via Del Santo alla Specola, oltre che fornire una valida alternativa alla trafficata via Cavalletto.

c) Va valutata la possibilità di introdurre una protezione in via Belludi, che separi chi va in bicicletta da tram e autobus. Nella curva all'arrivo in Prato della Valle andrebbe in questo caso guidato il ciclista affinché attraversi le rotaie in maniera perpendicolare in un passaggio ciclo-pedonale.

La protezione della pista avrebbe inoltre il vantaggio di impedire i parcheggi che potrebbero intralciare la corsa del tram.



L'Asse del Santo in zona Specola, via Belludi e via Brioso



Necessario un intervento in via Belludi dove i ciclisti passano a breve distanza dalla corsia del Tram. Di certo va segnalato il percorso di via Brioso. Da valutare alternativa per via Rudena e protezione in via Belludi.

3. PRATO DELLA VALLE

Premessa: Prato della Valle in futuro può diventare il vero centro della ciclabilità padovana. Potrà essere un raccordo di vari direttrici e trasformarsi così, più di quanto non lo sia già ora, in una stupenda isola ciclo-pedonale.

a) Corso Umberto: Il principale problema dato dall'entrata in funzione del tram è il tratto di corso Umberto che raggiunge via Vittorio Emanuele: nell'ultimo tratto, dopo la sede dei Carabinieri la carreggiata si restringe. Andrebbe dunque creata una protezione per i ciclisti, anche togliendo i parcheggi alle auto se necessario. In alternativa si potrebbe recuperare qualche metro allargando la carreggiata verso l'Isola Memmia e creare lì una pista ciclabile bidirezionale che possa funzionare anche nei giorni di mercato.

b) Carducci-Marghera: Importante anche avere una segnalazione della possibilità di raggiungere Santa Croce attraverso via Carducci e via Marghera. In Via Marghera, dove esiste già una ciclabile, il cordolo di protezione non permette alle bici di usufruirne se non entrano dalle estremità della via. Bisogna dunque creare delle entrate a questa pista.

c) Sbocco via Briosco: Meno problemi sembrano esserci per chi proviene da via Briosco, ma servono un attraversamento e un accesso in più alla piazza in quel punto.

4. CORSO VITTORIO EMANUELE

Premessa: segnalare e migliorare i collegamenti tramite via Carducci-Marghera ad est e tramite via Cadorna - S. Maria in Vanzo ad ovest. Via Carducci è però a senso unico a meno di non realizzare un percorso ciclabile lungo piazzale Rabin per chi va verso il centro.

a) Direzione Guizza (Sud): Da valutare la possibilità di creare una protezione fino a via Quattro Novembre. Dopo la strada si restringe fino a S. Croce e i punti di sovrapposizione del percorso di bici e tram diventerebbero probabilmente troppi. Va quindi segnalata la possibilità di svoltare in via Quattro Novembre per raggiungere S. Croce con la ciclabile di via Santa Maria in Vanzo.

b) Direzione Prato della Valle (nord): Possibile la convivenza tra tram e biciclette, resta da valutare la possibilità di proteggere il percorso. In un brevissimo tratto all'inizio della via venendo da Piazzale S. Croce va reso ciclopedonale il marciapiede per evitare che le bici invadano la corsia del tram.

c) Direzione Duomo: Creando un attraversamento ciclopedonale dove termina la pista ciclabile di via S. Maria in Vanzo si permetterebbe alle biciclette di raggiungere via Barbarigo attraverso le vie Cadorna, Marin e Del Seminario, creando in questa maniera una nuova direttrice Santa Croce - Duomo. Questo a patto che in via Barbarigo venga permesso alle bici di circolare in ambo i sensi di marcia.



Solo un brevissimo tratto a forte rischio in direzione Prato della Valle.

In direzione santa Croce invece i punti di sovrapposizione di bici e tram diventano molti nella seconda metà della via.

5. VIA CAVALLOTTI:

Premessa: La pista ciclabile lungo via Cavallotti è costellata da fioriere pali della luce, pali del tram, cabine telefoniche, cassonetti, cartelloni pubblicitari: incredibile il numero di ostacoli e la loro disposizione! Il percorso ciclabile e quello pedonale poi, si intersecano alle fermate degli autobus per rendere ancora più "giocos" il percorso. Si interrompe all'altezza di via Buzzaccarini. Di qui chi vuole proseguire lungo via Cavallotti può farlo nelle corsie dedicate alle auto.

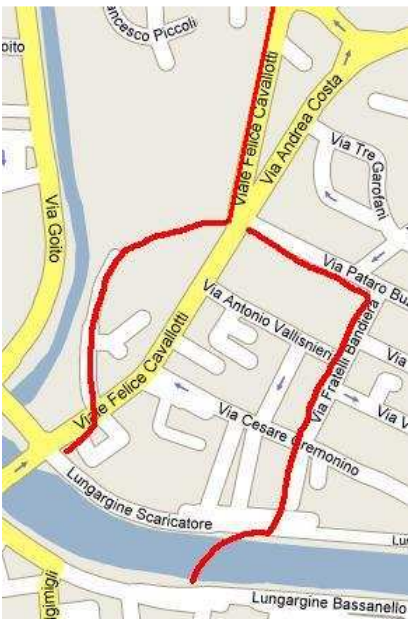
Molto pericoloso l'ultimo tratto di via Cavallotti in direzione Guizza perché si è costretti ad andare contromano per raggiungere la nuova passerella o il vecchio passaggio sul ponte del Bassanello.

a) Via Cossa: Per collegare la pista che si interrompe in via Cavallotti con un percorso ciclabile protetto, è prevista la realizzazione di un passaggio verso via Cossa che sbuca poi all'altezza del passaggio pedonale prima del ponte.

b) Verso il Ponte: Va ampliato e reso ciclopedonale in ambo le direzioni il marciapiede ciclo-pedonale che collega l'attraversamento pedonale con il Ponte del Bassanello. E' possibile recuperare lo spazio necessario dal parcheggio dell'officina ai piedi del Ponte.

c) Via Buzzaccarini-F.lli Bandiera: Da realizzare anche percorso attraverso Via Buzzaccarini e Via Fratelli Bandiera con collegamento a nuova passerella nel lungargine.

d) Verso P.le Santa Croce: Chi curva in via Costa e da qui raggiunge Piazzale S. Croce ha difficoltà alla rotonda dell'incrocio con via Giordano Bruno in quanto non sono presenti corsie per le bici.



Incredibile il numero di ostacoli sparsi nella pista ciclabile in via Cavallotti. La pista si interrompe poi all'altezza di via Buzzaccarini.



Pericolosissimo!
Per raggiungere la nuova Passerella o il vecchio passaggio sul Ponte del Bassanello bisogna fare un pezzo in contromano, in una strada molto trafficata.

6. BASSANELLO:

Attraversamento ponte del Bassanello.

La nuova passerella voluta dalla Giunta Destro in campagna elettorale e realizzata tre anni fa circa continua ad essere poco usata e poco utile per i ciclisti che si spostano in bicicletta per necessità e non per svago. Innanzitutto è scivolosa, specie per la pioggia e il problema principale è come accedervi.

Per chi arriva dal centro, è necessario fare un tratto di via Cavallotti in contromano.

Per chi arriva dalla Guizza è necessario salire una rampa incastrandosi tra dei paletti troppo stretti che costringono a una risalita in partenza e attraversare la strada del lungargine su un passaggio non rialzato ed anzi poco visibile.

Vecchio passaggio sul ponte: La maggior parte dei ciclisti continua ad usare il vecchio passaggio ciclo-pedonale sul ponte del Bassanello, che è stato però ristretto costringendo molti ciclisti a scendere sulle corsie dei tram per non entrare in conflitto coi pedoni.

Oggi sul ponte succede di tutto. Bici e pedoni che si incastrano nel tratto racchiuso dai paletti, bici che fanno equilibrismo sfiorate dal tram nel marciapiede rialzato esterno ai paletti e bici che più semplicemente usano le corsie del tram.

Va ripristinata la larghezza originale ma rimangono dei problemi di accesso: il tratto contromano per chi viene dal centro e la pericolosità di chi sale nel ponte venendo da via Guizza visto che le rotaie del tram non sono protette se non da una striscia disegnata per terra.



Va ripristinata la larghezza originaria del passaggio ciclo-pedonale sul Ponte del Bassanello. La passerella alternativa realizzata tre anni fa continua a non essere usata perché poco pratica e poco accessibile.

INTERVENTI PER FACILITARE L'USO DELLA BICICLETTA IN TUTTO IL PERICOLOSO NODO DEL BASSANELLO.

GIÀ PREVISTI, MA A QUANDO LA REALIZZAZIONE?

Terrapieno su Via Isonzo e futura Passerella per Paltana.

Previsto allargamento argine esterno di via Isonzo e verrà così recuperato lo spazio per un percorso bidirezionale protetto. Una nuova passerella attraverserà il fiume e porterà in via Vittorio Veneto.

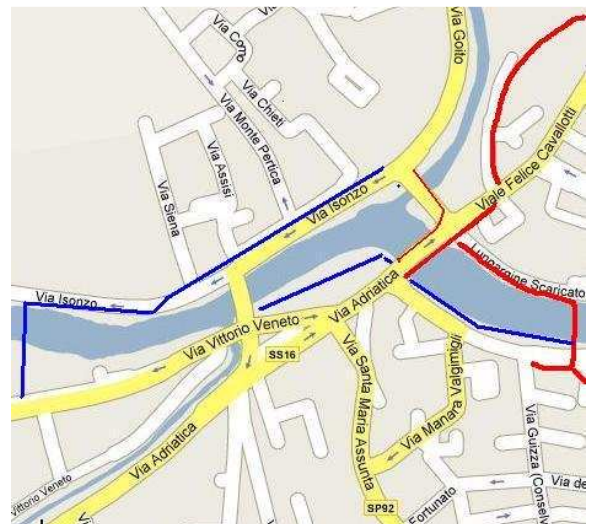
Rampa su via Adriatica Prevista una rampa ciclo-pedonale che collegherà via Adriatica (e quindi la nuova strada alternativa a via Guizza) al Ponte Isonzo.

Dal Ponte Isonzo alla Passerella sul lungargine Scaricatore

Verrà realizzato un collegamento ciclabile che permetterà di raggiungere la passerella ciclo-pedonale sul Lungargine Scaricatore partendo dal Ponte Isonzo, utilizzando l'argine e passando sotto il Ponte Scaricatore. Almeno fino a che non verranno terminati tutti i lavori previsti sul Bassanello, sarebbe utile rendere ciclo-pedonale il marciapiede nord del Ponte del Bassanello, che collegherebbe così lo sterrato che parte dal Ponte Isonzo alle vie Cavallotti o Goito risistemando l'attraversamento della strada.

Dalla Passerella sul lungargine Scaricatore a via Dell'Orna:

dalla passerella scenderà una pista che passando per le vie Belli e Ontani, arriverà in via dell'Orna, all'interno del rione ad est di via Guizza.



7. VIA GUIZZA.

Premessa: Vanno sicuramente realizzati i percorsi ciclabili ad est (diretrice di via dell'Orna) e ad ovest (nuova strada alternativa) di via Guizza.

Vanno però trovate delle soluzioni alla circolazione delle biciclette anche in via Guizza che è il cuore del rione e dovrebbe diventarlo ancor più con l'entrata in funzione del tram. Va quindi scoraggiato l'uso dell'auto e dato spazio alla mobilità ciclo-pedonale..

Proponiamo di valutare la possibilità di chiudere al traffico in direzione nord il primo tratto di via Guizza che è molto stretto. Sarebbe così possibile recuperare lo spazio necessario a creare una pista ciclabile bidirezionale limitando al contempo il traffico di attraversamento verso il centro.

Via S. Maria Assunta: Verso sud il tram percorre via S.Maria Assunta. La via è abbastanza stretta e il tram vi passa in mezzo. E' difficile pensare di vietare la circolazione alla bici in quanto ci sono molte case e anche un importante cinema. E' importante quindi intervenire con un'apposita segnaletica che avvisi bici e tram del pericolo di incontro e che induca a dare la precedenza a quest'ultimo in caso di sovrapposizione del percorso (specchi, segnaletica orizzontale e verticale..)

Capolinea e parcheggio scambiatore: Molti arriveranno in bici per parcheggiare e prendere il tram, ma in questo momento non ci sono rastrelliere per bici. Sono previste? Quanti posti bici? Quando saranno realizzate? Se si volesse dar un segnale forte in direzione di una mobilità sostenibile l'amministrazione potrebbe creare un servizio di noleggio bici al parcheggio per creare uno scambio non solo con il tram ma anche con i mezzi a due ruote.

L'accesso alla stazione non è facile: non c'è un passaggio ciclo-pedonale che permetta di attraversare la strada.

Pista prevista di collegamento a via Wollemborg e via dell'Orna: Vista l'impossibilità di creare piste ciclabili protette nel tratto della conselvana che dal Capolinea porta verso la Guizza, il Comune ha annunciato la realizzazione di una pista ciclabile che dal Parcheggio Scambiatore dovrà portare fino a Via Wollemborg e quindi all'interno del Quartiere ad est.

Da lì sarà possibile immettersi in via Guizza o proseguire nell'asse di via dell'Orna fino alla nuova passerella al Bassanello. Il tragitto pur in zona residenziale necessita comunque di alcuni accorgimenti di protezione di collegamento e segnalazione del percorso ciclabile.

Quando verranno realizzati e completati i lavori?

Da via Wollemborg sarebbe poi utile creare un percorso lungo via Guasti per permettere così di raggiungere direttamente ponte 4 Martiri, con lo scopo così di creare un percorso adatto al tempo libero, ma anche un nuovo collegamento con il parcheggio scambiatore.

ps: Sembra realizzabile anche un percorso che da via dell'Orna, raggiunge Ponte 4 Martiri sotto l'argine, sul lato dell'abitato.

Rastrelliere alle Fermate del Tram.

L'installazione di Rastrelliere nei pressi delle fermate del tram aiuterebbe a promuovere l'uso del nuovo mezzo di trasporto.

Chiediamo che venga predisposto un piano per il posizionamento dei nuovi modelli di rastrelliera (che permettono di agganciare il telaio della bici e non solo la ruota) a partire dal Centro Storico, dalla Stazione e dalle fermate del Tram.

Iscriviti a Legambiente.

Legambiente è un'associazione di volontariato particolarmente attiva nel denunciare e nel proporre soluzioni per i problemi socio-ambientali dei nostri giorni. Iscriviti a Legambiente. Le sue battaglie in difesa dell'ambiente e della qualità della vita hanno bisogno del tuo sostegno.

Info e costi sul sito www.legambientepadova.it o telefonando allo 049.8561212

