



**progetto di collegamento ciclabile  
tra San Bortolo  
e il centro di Monselice**

la proposta nasce dalla collaborazione  
tra il comitato popolare "Lasciateci Respirare"  
e un gruppo di cittadini di San Bortolo  
che hanno manifestato l'esigenza  
di una mobilità sostenibile  
organizzata in forma efficace  
e in condizioni di sicurezza

**gruppo di lavoro**

Christianne Bergamin  
Claudio Del Padrone  
Paolo Frizzarin  
Andrea Rosina  
Francesco Miazzi  
Davide Catto  
Dario Trevisan

per contatti e suggerimenti [info@lasciatecirespirare.it](mailto:info@lasciatecirespirare.it)  
[www.lasciatecirespirare.it](http://www.lasciatecirespirare.it)

Febbraio 2015

## L'IDEA

Questo lavoro è stato ancora l'occasione per ragionare alla definizione di un sistema della viabilità cittadina che non sia solo a servizio dell'automobile ma che diventi una rete polifunzionale dove, **ad uno stesso livello di dignità**, vi siano possibilità anche per altri mezzi di trasporto, in particolare di quelli "lenti". L'intensità e la velocità del traffico motorizzato hanno una grande influenza sulla sicurezza del traffico ciclistico, determinando il numero e la gravità delle potenziali situazioni di pericolo.

Il primo passo dello studio è stato l'individuazione degli **utilizzatori** e conseguentemente dei **poli di attrazione** della pista ciclabile.

In questo passaggio è stata fondamentale la **collaborazione con i residenti**, assieme ai quali si è discusso, si sono fatti i sopralluoghi, si sono individuate le esigenze e le criticità del percorso.

Da questa cooperazione è scaturito il disegno di un **percorso ottimale che fosse breve e lineare, sicuro ed efficace**.

**I principali utilizzatori** sono stati individuati nelle seguenti categorie:

- Studenti delle scuole medie e superiori;
- Adulti per motivi di lavoro;
- Adulti e ragazzi per motivi di tempo libero.

**I poli attrattori:**

- Servizi (scuole, aree sportive, parco Buzzaccarini, Luoghi di culto);
- Punti di scambio veicolare (fermate dell'autobus, stazione ferroviaria);
- Centro città.

Vale inoltre la pena tenere in considerazione **le potenzialità turistiche o quanto meno ricreative e di svago**, di questo tratto di pista ciclabile in virtù della sua possibile connessione con **l'anello ciclabile dei Colli Euganei** e della prossimità con **aree di interesse naturalistico**, quale ad esempio l'area umida di via Cappello e aree rurali ancora integre.

Questo progetto rappresenta il **punto di partenza** per un confronto aperto con la **popolazione residente** e una possibile **base di lavoro** per gli **amministratori comunali**.

## IL PERCORSO

Il percorso, dal centro di San Bortolo, dopo l'attraversamento della SP 37 che conduce a Pozzonovo, si snoda lungo via Rosa, via Muraglie, attraversa la SS 16, continua sul primo breve tratto di via Vittorio Veneto, sfocia su via Cristoforo Colombo già dotata di area riservata ciclo-pedonale, riprende il secondo tratto di via Vittorio Veneto, ricongiungendosi infine con la pista ciclabile di via de Gasperi, dove sono ubicate la scuola media "G.Zanellato" e l'istituto "J.F.K. Kennedy".

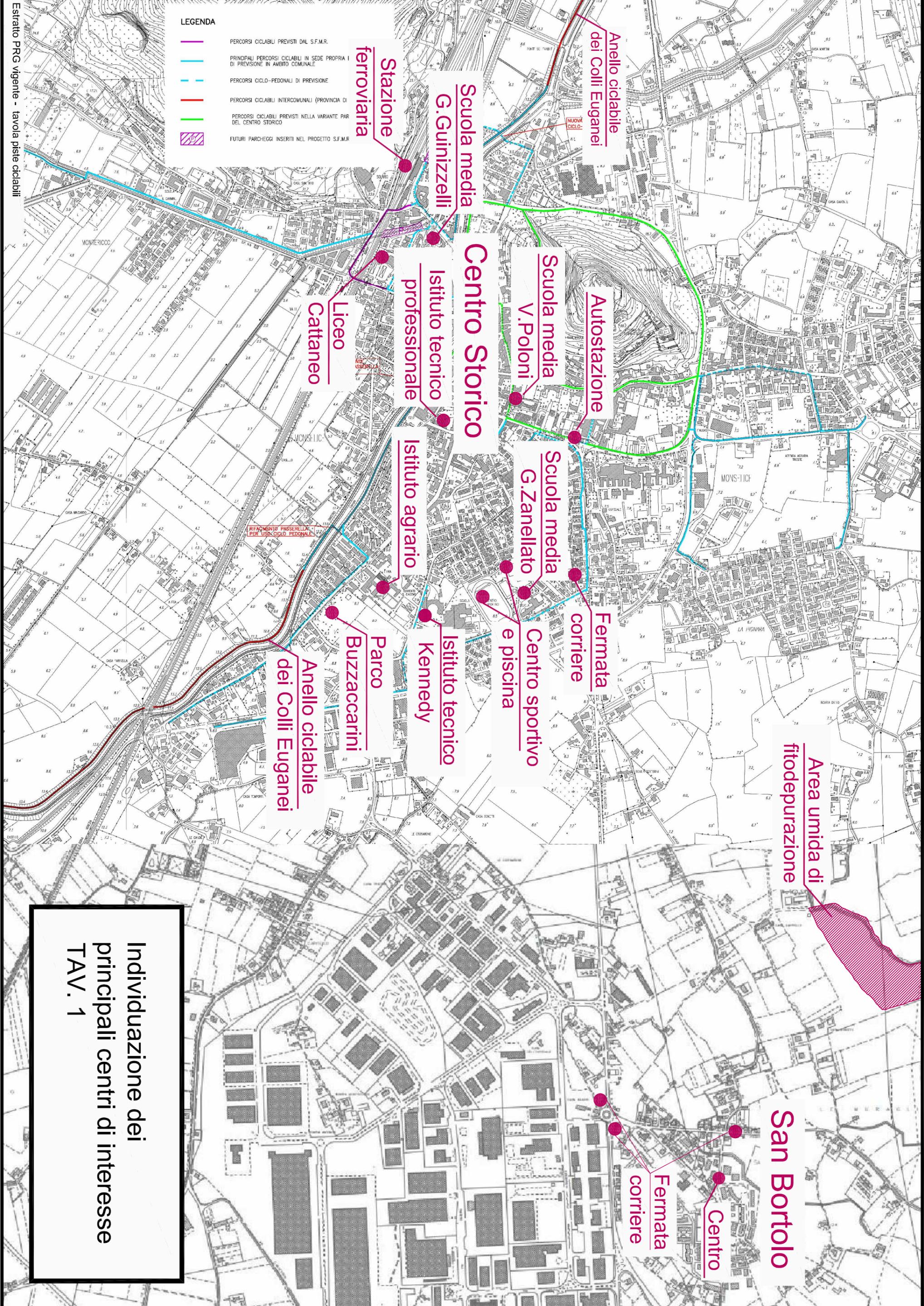
Le maggiori criticità sono costituite dagli incroci con le strade ad elevato traffico veicolare (la SP 37 e soprattutto la SS 16) e dal secondo tratto di via Muraglie (dopo l'intersezione con via Cappello, dove numerosi sono i camion che transitano da e per il depuratore comunale). Per ciascuno di questi nodi si è pensato ad una soluzione, o a più soluzioni alternative, che fossero efficaci, facili da mettere in pratica e poco onerose economicamente.

Per il pericoloso attraversamento di via Rovigana abbiamo contattato una azienda che si occupa di sistemi per la gestione del traffico facendoci fornire un preventivo: la cifra per l'impianto semaforico completo, provvisto di dispositivi acustici e pulsanti di prenotazione pedonale, si aggira intorno ai ventimila euro: non si tratterebbe quindi di una spesa impossibile per le casse comunali.

Per una maggior tutela degli utenti "vulnerabili", si prevede una illuminazione efficiente, in particolare in prossimità dei punti più critici. Poiché la pista ciclabile verrebbe utilizzata in entrambi i sensi di marcia, necessiterebbe di una segnaletica "forte", come ad esempio delle luci orizzontali a bassa diffusione che illuminino e segnalino il percorso lungo la sede stradale.

Elemento innovativo inserito è la scelta, per quei tratti in cui non è disponibile lo spazio per una corsia riservata alle biciclette, del "percorso ciclabile suggerito". Si tratta fondamentalmente di un'opzione progettuale per attirare l'attenzione sulla presenza dei ciclisti e restringere visivamente la carreggiata. Lo scopo è quello di influenzare il comportamento degli automobilisti: sono preparati a incontrare ciclisti e rispettano più facilmente la loro presenza.

- LEGENDA**
-  PERCORSI CICLABILI PREVISTI DAL S.F.M.R.
  -  PRINCIPALI PERCORSI CICLABILI IN SEDE PROPRIA I DI PREVISIONE IN AMBITO COMUNALE
  -  PERCORSI CICLO-PEDONALI DI PREVISIONE
  -  PERCORSI CICLABILI INTERCOMUNALI (PROVINCIA DI ...)
  -  PERCORSI CICLABILI PREVISTI NELLA VARIANTE PAR DEL CENTRO STORICO
  -  FUTURI PARCHEGGI INSERITI NEL PROGETTO S.F.M.R.



Anello ciclabile dei Colli Euganei

Stazione ferroviaria

Scuola media G. Guinizzelli

Centro Storico

Scuola media V. Poloni

Autostazione

Liceo Cattaneo

Istituto tecnico professionale

Scuola media G. Zanellato

Istituto agrario

Fermata corriere

Centro sportivo e piscina

Anello ciclabile dei Colli Euganei

Parco Buzzaccarini

Istituto tecnico Kennedy

Area umida di fitodepurazione

San Bortolo

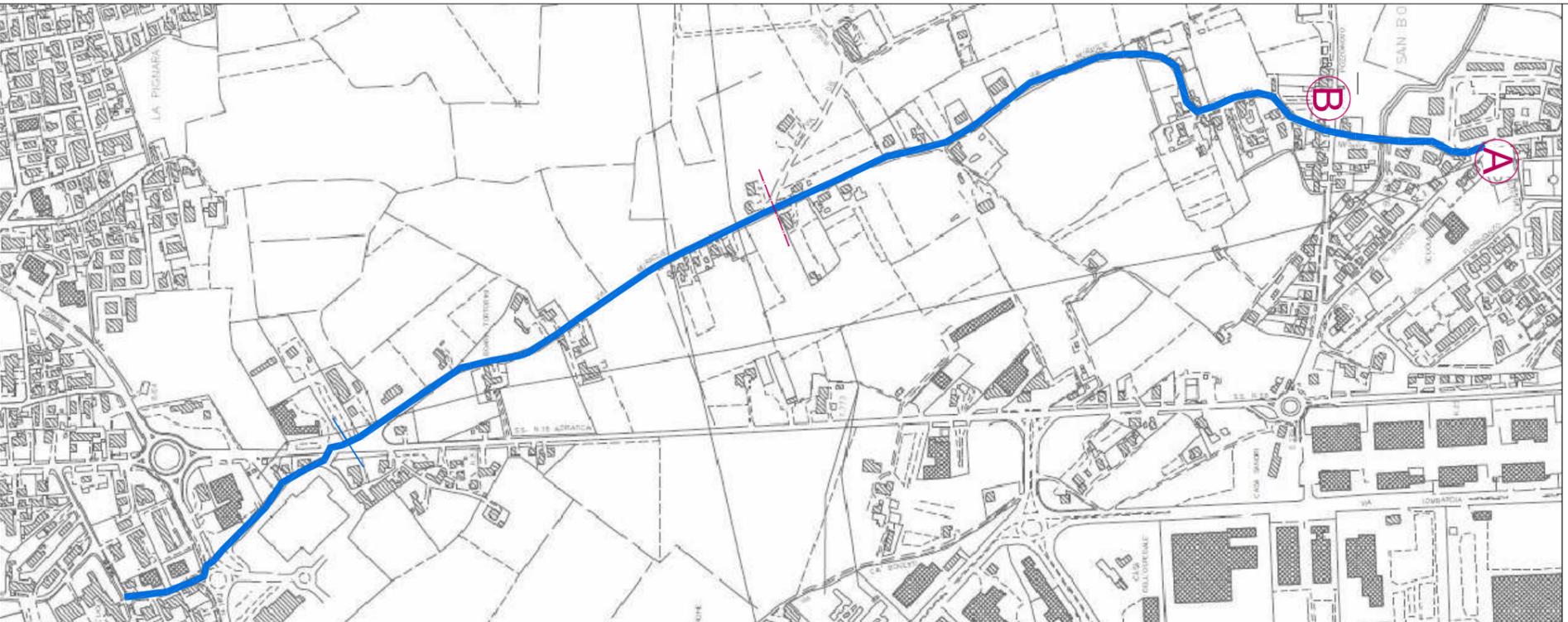
Centro

Fermata corriere

Individuazione dei principali centri di interesse TAV. 1



## Scheda 1 - punti A e B

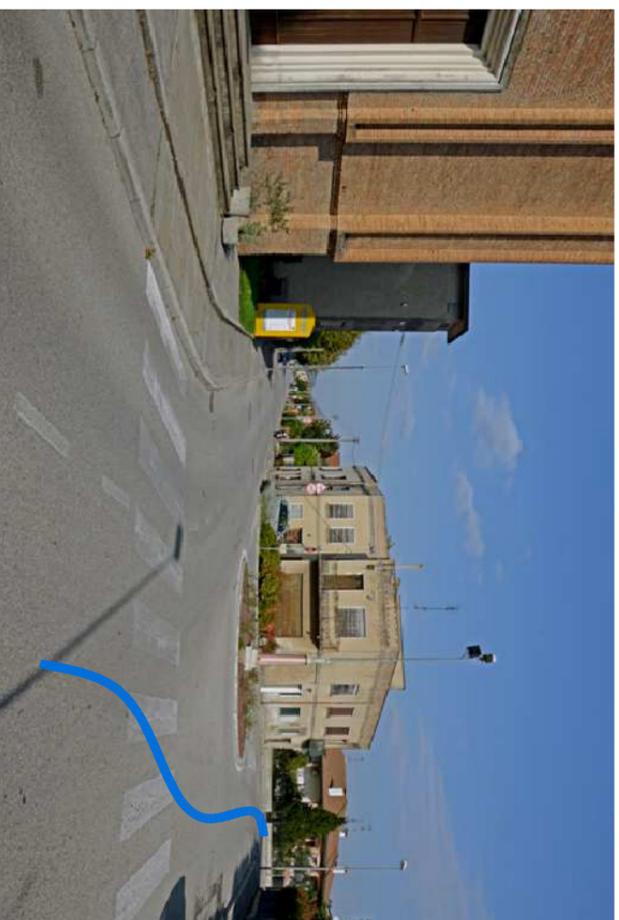
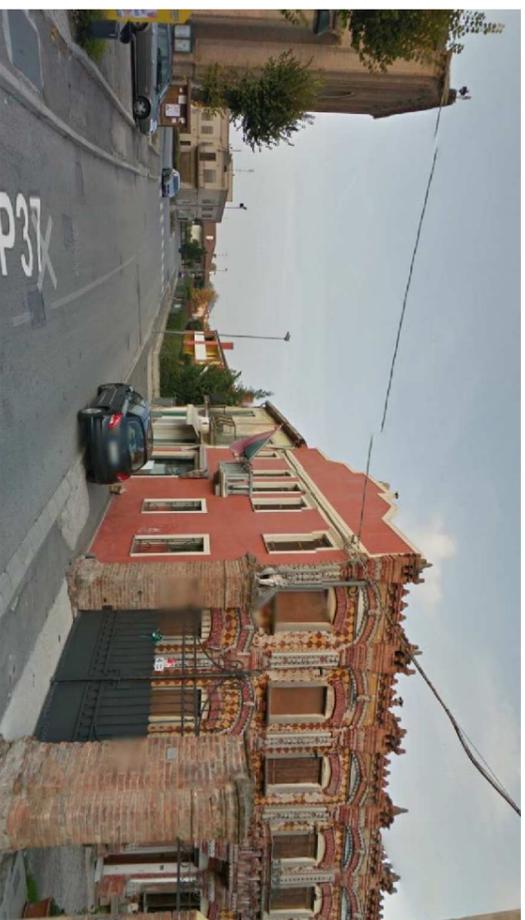


### A Punto di partenza:

Il percorso ciclabile parte dal centro di S. Bortolo e procede lungo via R. Furlan.

Interventi:

- Segnalazione efficace del percorso, dando ampio rilievo alla segnaletica verticale ed orizzontale;
- Riduzione dei limiti di velocità;
- Eventuale installazione di dossi di rallentamento.



### B Attraversamento SP 37:

Da via R. Furlan si attraversa la SP 37 e si imbocca via Rosa per dirigersi verso Monselice.

Criticità:

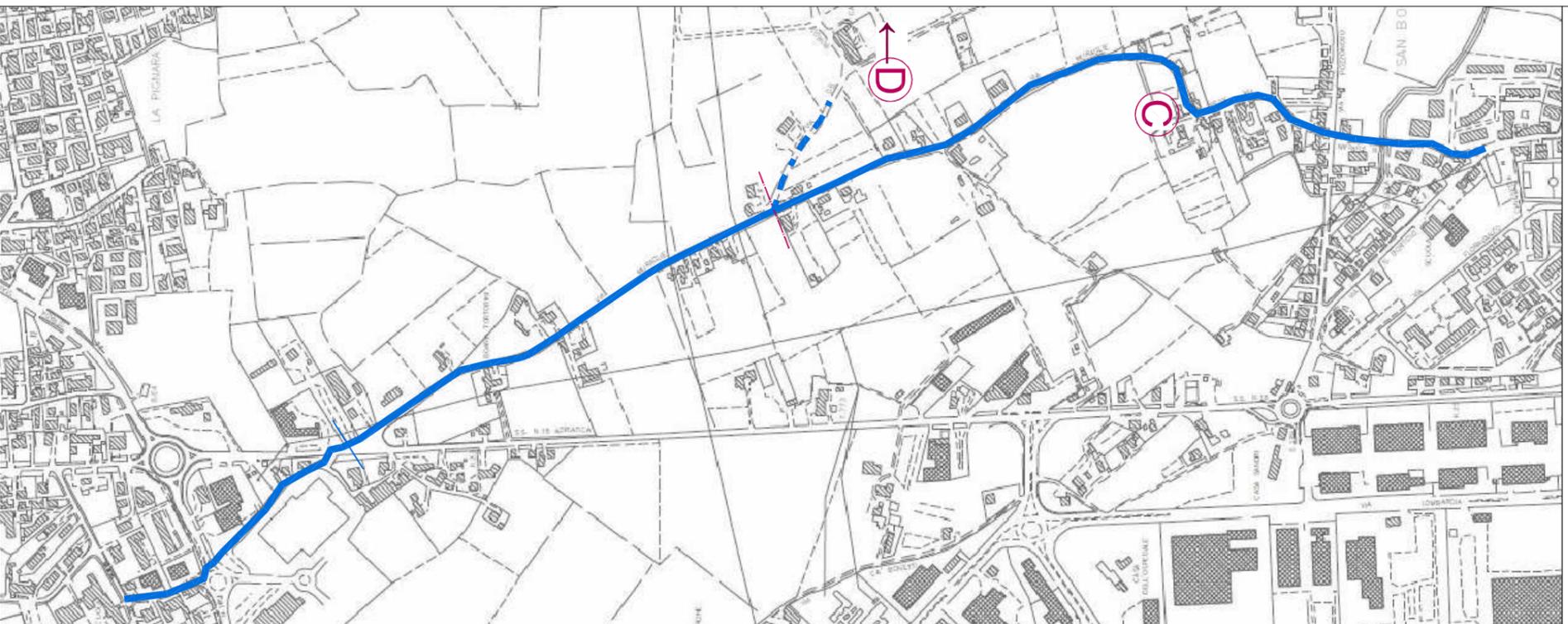
- alta velocità delle vetture lungo la SP 37;
- scarsa illuminazione.

Soluzioni:

- Realizzazione di una zona di rispetto e rallentamento che preveda il rialzo di tutta l'area di intersezione stradale;
- In alternativa è possibile evidenziare l'area di intersezione attraverso colorazione adeguata, prevedendo in entrata e uscita dall'area di intersezione dei dossi dissuasori lungo la SP 37;
- Sia per la prima che seconda soluzione è consigliabile un potenziamento dell'illuminazione.



## Scheda 2 - punti C e D



### C Tratto di via Rosa e primo tratto di via Muraglia

Da via Rosa si continua per via Muraglia.

Criticità:

- dimensioni ridotte della sede stradale;
- numerose uscite carrabili in condizioni di scarsa visibilità.

La sede stradale attuale ha dimensioni ridotte e non permette una separazione della carreggiata e nemmeno è consigliabile creare una corsia riservata.

Soluzioni:

Una possibile alternativa alla pista ciclabile su corsia riservata è il **percorso ciclabile suggerito** che dal punto di vista tecnico e giuridico non è una vera e propria pista ciclabile. Una porzione della carreggiata viene contrassegnata come spazio consigliato per i ciclisti ma non è riservata esclusivamente a loro.

I percorsi ciclabili suggeriti vanno differenziati rispetto alle piste ciclabili su corsia riservata più chiaramente possibile, per esempio limitando la segnaletica a una successione di simboli quali una serie di biciclette stilizzate o di frecce a intervalli regolari per garantire la continuità visiva (circa 50 m). Ciò consente di conseguire l'obiettivo dell'impatto psicologico e l'originalità della nuova segnaletica contribuisce di fatto ad attirare l'attenzione.



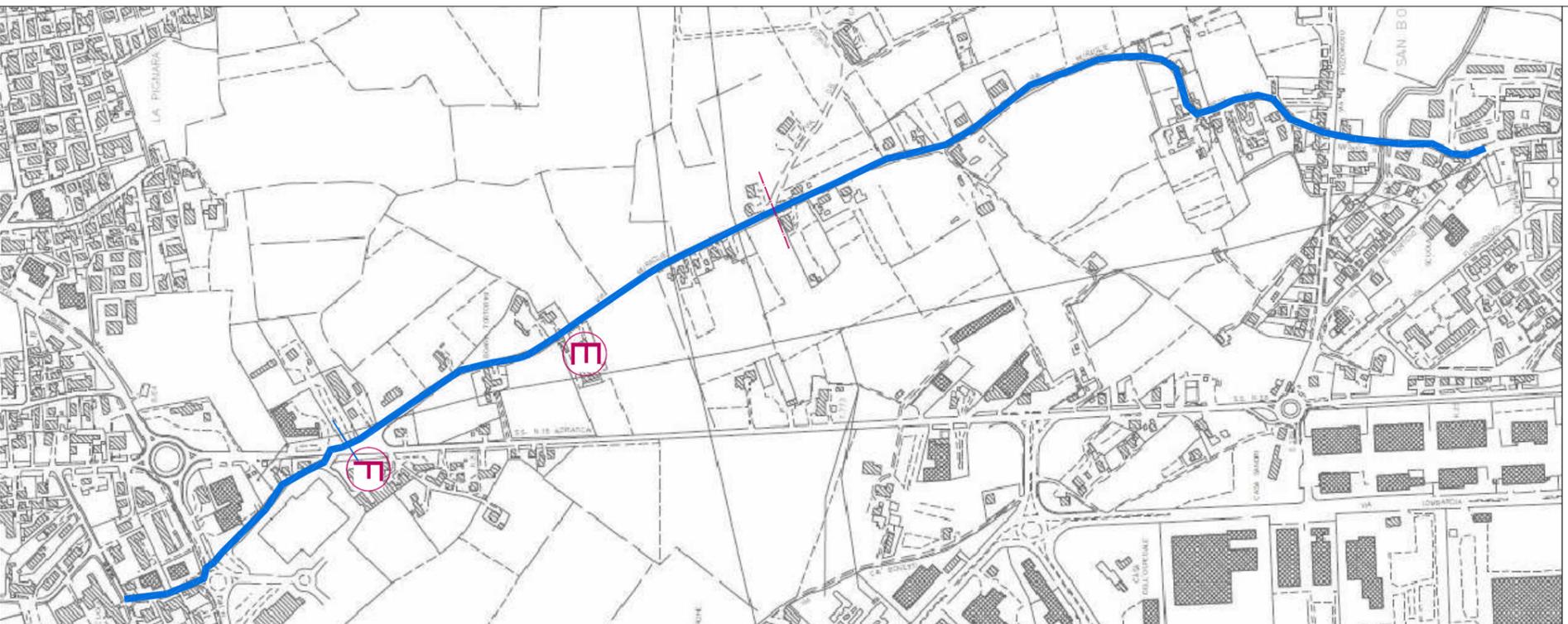
### D Area umida di Monselice

Se da via Muraglia si imbrocca via Cappello, si giunge all'area umida.

Essa rappresenta un interessante polo ricreativo, educativo e culturale, grazie alle svariate attività possibili, tra cui in particolare il birdwatching e l'osservazione dell'avifauna acquatica; è anche il punto di partenza per cicloescursioni in aree di campagna ancora integre dove si ritrovano vecchi edifici di valore storico testimoni della cultura contadina.



## Scheda 3 - punti E e F



### E Secondo tratto di via Muraglie

Si riferisce al tratto seguente all'incrocio con via Cappello.

**Criticità:**

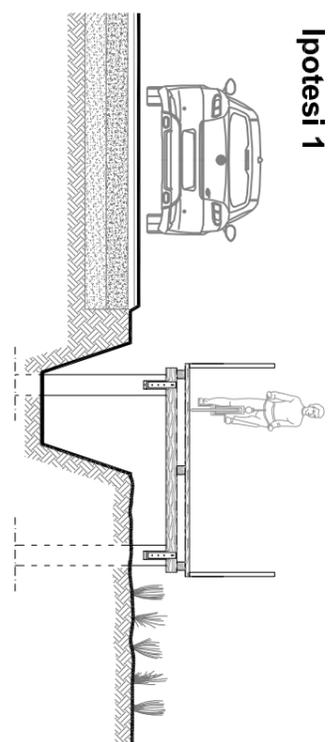
- dimensioni ridotte della sede stradale;
- transito di mezzi pesanti.

**Soluzioni:**

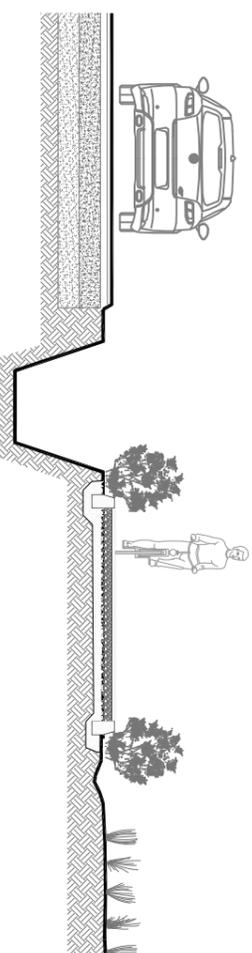
La quasi totale assenza di case, lungo il lato est della strada, rende possibile la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria. Si potrebbe creare un piano sospeso sul fosso, senza la necessità di tombinano o, in alternativa realizzarla al di là del fosso.



#### Ipotesi 1



#### Ipotesi 2



### F Attraversamento via Rovigana (SS 16)

Alla fine di via Muraglia il percorso si trova a dover attraversare la SS 16

**Criticità:**

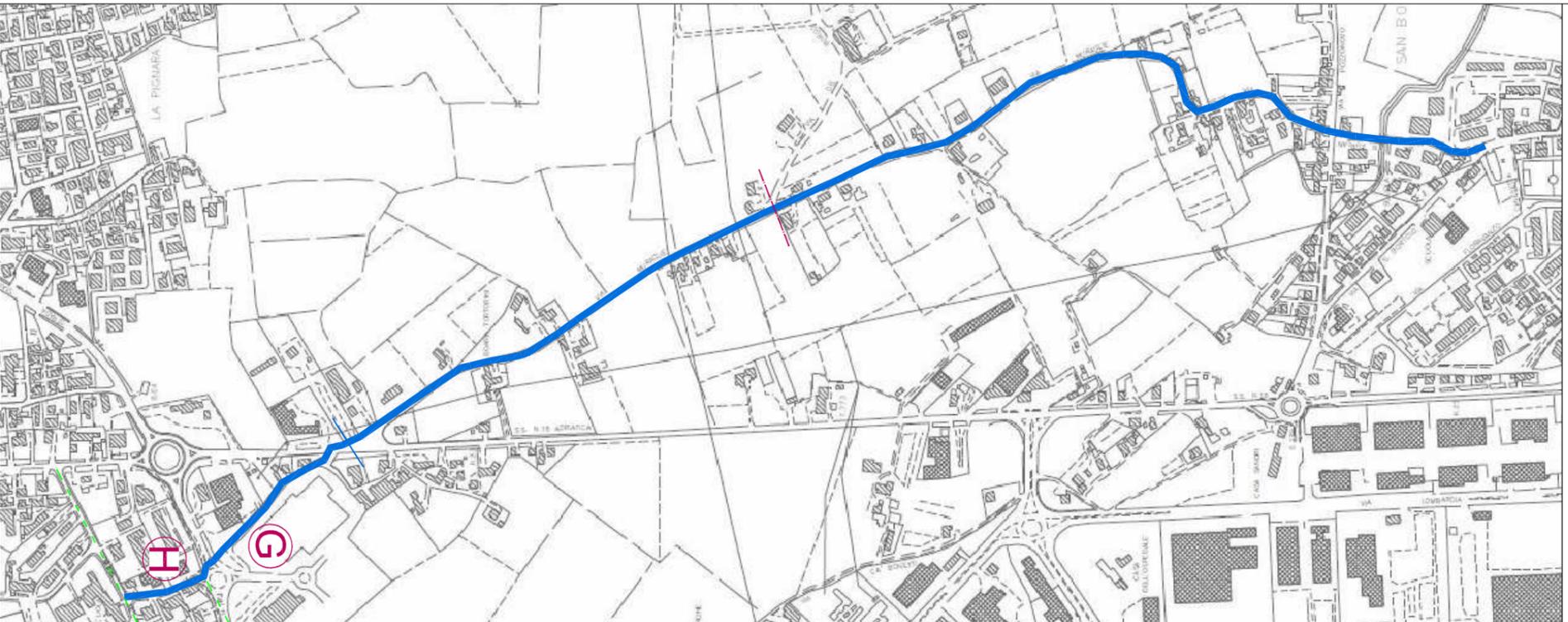
- Traffico intenso e veloce;
- Transito di mezzi pesanti;
- Scarsa visibilità.

**Soluzioni:**

- Collocazione di un semaforo a chiamata;
- Segnaletica orizzontale e verticale;
- Realizzazione di un'isola di protezione di pedoni e ciclisti in mezz'isola della carreggiata (SS 16);
- Lampioni di illuminazione.



## Scheda 4 - punti G e H



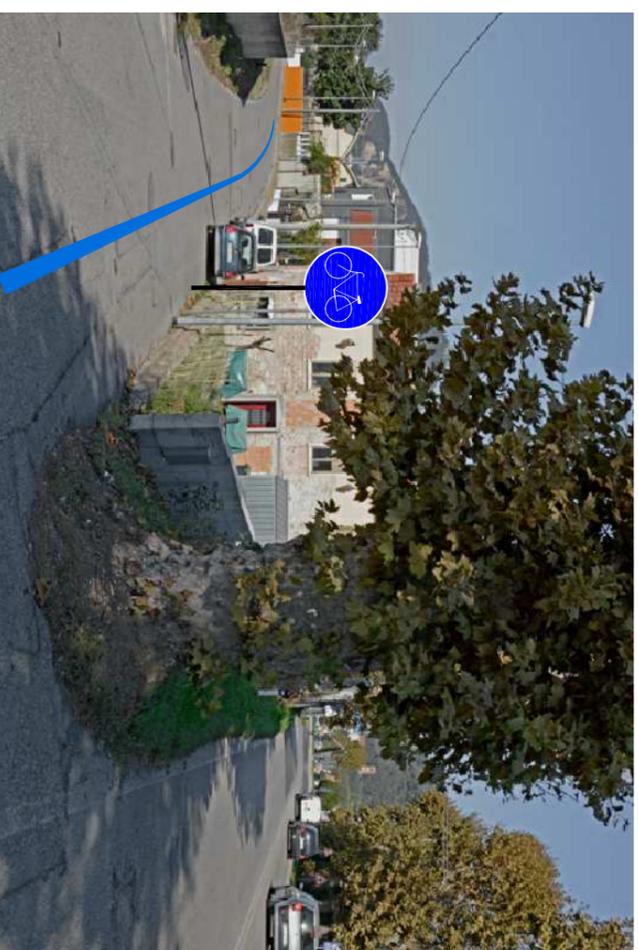
### G Via Vittorio Veneto

Dopo l'attraversamento di via Rovigana il percorso si infila nel primo breve tratto di via Vittorio Veneto.

Non è presente alcuna criticità e la strada è già provvista di illuminazione pubblica. Nel tratto finale, quello che si approssima alla rotatoria esistente occorre spostare la sede ciclabile parallelamente al marciapiede per garantire l'attraversamento in sicurezza a lato della rotatoria

Interventi:

- Segnaletica orizzontale e verticale;
- Allargamento marciapiede nel tratto prossimo alla rotatoria.



### H Attraversamento di Via Colombo

Alla fine di Via Vittorio Veneto, con la modifica descritta al punto G, ci si trova in corrispondenza dell'attraversamento pedonale di via Colombo, già adeguatamente segnalato, protetto e illuminato.

Al di là dell'incrocio la pista si raccorda all'area riservata ciclo-pedonale di via Colombo oppure procede nel secondo breve tratto di Via Vittorio Veneto per sfociare in via De Gasperi, anch'essa già provvista di pista ciclabile.

Interventi:

- Segnaletica orizzontale e verticale.

