



Comune di Padova

ANALISI



B.M.P.
Bici Masterplan
di PADOVA

2018 - 2022





Bici Masterplan di Padova 2018 – 2022

INDICE

1	CONTENUTI	4
1.1	Stato di fatto	4
2	MONITORAGGIO	4
2.1.1	Sezione 1_R.1a - Via Sacro Cuore	6
2.1.2	Sezione 2_R1b - Via A. da Bassano	7
2.1.3	Sezione 3_R.3 - Via Montà	8
2.1.4	Sezione 4_R.5 - Via dei Colli	9
2.1.5	Sezione 5_R.8 - Via Armistizio	10
2.1.6	Sezione 6_R.8 - Via Aponense	11
2.1.7	Sezione 7_R.10 - Via Guizza	12
2.1.8	Sezione 8_R.11a - Via Bembo	13
2.1.9	Sezione 9_R.12a - Via Facciolati	14
2.1.10	Sezione 10_R.12d - Via Gattamelata	15
2.1.11	Sezione 11_R.13 - Corso Stati Uniti	16
2.1.12	Sezione 12_R.14 - Via Vigonovese	17
2.1.13	Sezione 13_R.17 - Via San Marco	18
2.1.14	Sezione 14_R.19b - Via Tommaseo	19
2.1.15	Sezione 15_R.19c - Via Portello	20
2.1.16	Sezione 16-17_I.8 - Via Goito	21
2.1.17	Sezione 18_I.12b - Via Forcellini	22
2.1.18	Sezione 19_I.12c - Via Boccaccio	23
2.1.19	Sezione 20_I.18a - Via Durer	24
2.1.20	Sezione 21_I.18b - Via Bajardi	25
2.1.21	Sezione 22_18c - Via Torre	26
2.1.22	Sezione 23_I.9 - Via Pontevigodarzere	27
2.1.23	Sezione 24_C.1 - Via Barbarigo	28
2.1.24	Sezione 25_C.2 - Via Roma	29
2.1.25	Sezione 26_C.3 - Via San Francesco	30
2.1.26	Sezione 27_C.4 - Via Altinate	31
2.1.27	Sezione 28_A.12 - Lungargine	32
2.1.28	Sezione 29_R.4 - Via Chiesanuova	33
2.1.29	Sezione 30_R.11b - Via d'Acquapendente	34
2.1.30	Sezione 31_R.12e - Percorso Iris	35



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

2.1.31 Sezione 32_R.19a - Via Plebiscito	36
2.1.32 Sezione 33_I.19b - Via del Giglio	37
2.2 Sintesi dei risultati	38
3 QUESTIONARIO	42
3.1 Sintesi dei risultati	53
4 SICUREZZA CICLISTICA	55
4.1 Incidentalità	55
4.2 Sicurezza percepita	56
4.3 Sintesi dei risultati	58
5 EUROPEAN CYCLING CHALLENGE (ECC) 2017	59
6 TRAFFICO CICLISTICO QUOTIDIANO E RIPARTIZIONE MODALE	60
6.1 Stima dei flussi ciclistici	60
6.2 Ripartizione modale.....	60
7 SINTESI E VALUTAZIONI CONCLUSIVE.....	60



1 CONTENUTI

Il documento riporta:

- le indagini di monitoraggio di aprile 2018 effettuate su 32 punti di misura distribuiti sul territorio comunale
- il report del questionario pubblicato sul portale del Comune di Padova nel mese di aprile 2018
- l'analisi sulla sicurezza oggettiva e percepita dell'incidentalità stradale che ha coinvolto i ciclisti dal 2012 al 2017
- la valutazione dei flussi ciclistici urbani giornalieri e la ripartizione modale della mobilità ciclistica urbana
- una valutazione di sintesi dei dati raccolti e analizzati.

1.1 Stato di fatto

La situazione attuale della ciclabilità urbana consiste in una fotografia dello stato di fatto in termini di offerta e di utilizzo della bicicletta per gli spostamenti quotidiani.

Il riferimento storico dell'ultima analisi dettagliata risale al 2009, in occasione della redazione del BMP – Bici Masterplan di Padova 2010-2015, di cui ne riprende la struttura, aggiornandone e confrontandone i dati.

Nel 2009, l'offerta di infrastrutture a favore della bicicletta era di 138Km, incrementato di ben 42Km dal 2005 (96Km). La rete ciclistica padovana al 2017 è arrivata a 168Km di itinerari, realizzati complessivamente in circa 30 anni e riconoscibili con diverse tipologie (dalle corsie alle sedi completamente riservate).

Ogni giorno circa 50.000 biciclette si muovono per le strade della città, per 3-4 volte, per 3-4Km ogni volta.

La ripartizione modale misurata nel 2009 ha consentito di affermare che l'uso della bicicletta negli spostamenti quotidiani ammonta al 17% del totale. Si tratta di una percentuale di elevato livello, per cui le aspettative di incremento al 2018 sono state di circa il 2-3%.

2 MONITORAGGIO

Il monitoraggio della ciclabilità ripropone il conteggio sui punti di misura individuati nel 2009 in occasione della redazione del Bici Masterplan di Padova 2010 – 2015, aggiungendone 3 in punti lungo i quali sono stati realizzati due nuovi itinerari e dove ne è prevista la realizzazione futura.

I nuovi punti di monitoraggio sono stati su via del Giglio, via del Plebiscito e lungo il percorso ciclo pedonale del "parco Iris".

Lo scopo dei rilievi è stato misurare la variazione nell'uso della bicicletta dal 2009 a oggi e comprendere quali azioni sono utili e necessarie per potenziare l'offerta a favore della ciclabilità.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

Il rilievo è stato effettuato con la collaborazione delle principali associazioni locali esperte, Legambiente e FIAB di Padova, che hanno informato e formato i propri volontari sulle modalità di misurazione dei passaggi.

Le giornate e le fasce orarie di rilievo sono state:

Martedì 10 aprile	Martedì 17 aprile
07.45 – 09.15	07.45 – 09.15
12.00 – 13.30	12.00 – 13.30
17.30 – 19.00	17.30 – 19.00

Martedì 10 aprile era una giornata di pioggia.

Martedì 17 aprile era una giornata di sole.

L'occasione di monitorare i flussi ciclistici in due giornate con condizioni meteorologiche differenti ha consentito di confrontare l'influenza del tempo sull'uso della bicicletta negli spostamenti sistematici.

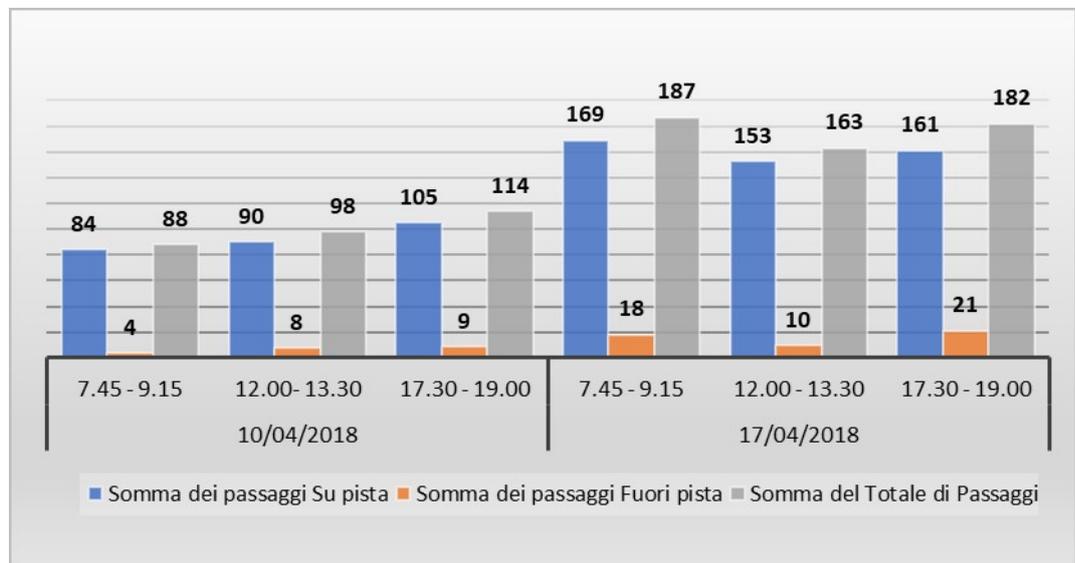
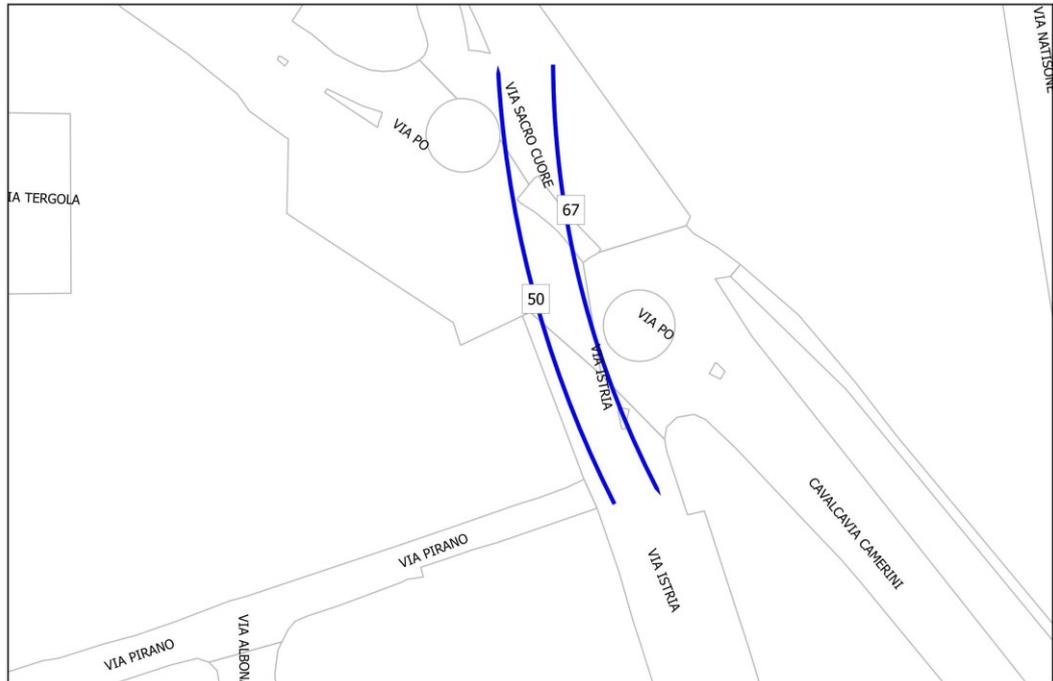
Nelle pagine che seguono sono rappresentati gli schemi di flusso e i grafici dei rilievi effettuati, con alcuni commenti significativi di dettaglio.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

2.1.1 Sezione 1_R.1a - Via Sacro Cuore



Commenti:

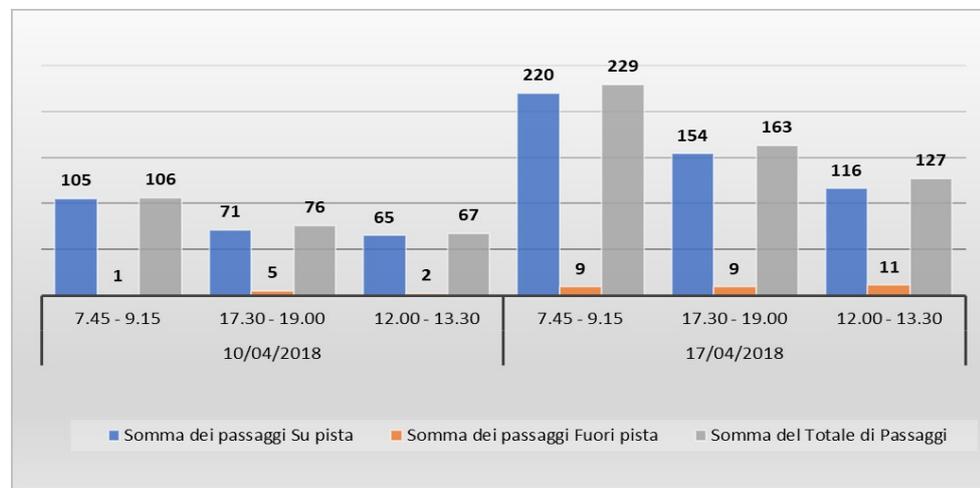
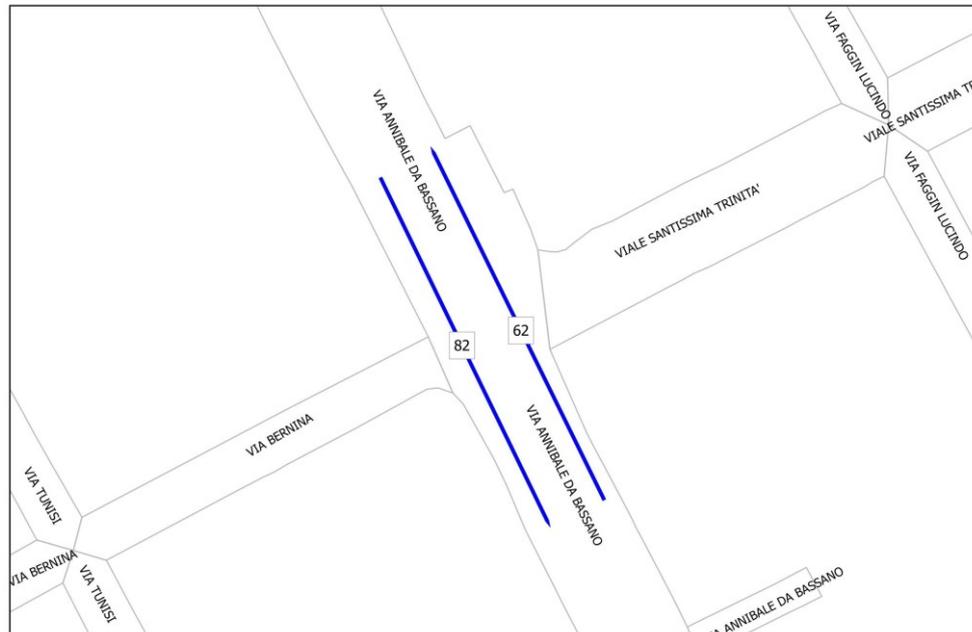
Le fasce orarie in cui la pista è maggiormente utilizzata sono:

- dalle 7:45 alle 9:15 (totale passaggi 132) direzione centro,
- dalle 17:30 alle 19:00 (totale passaggi 91) sia direzione centro sia direzione S. Cuore – Altichiero.

Rispetto al 2009 si riscontra un'analogia distribuzione dei flussi.



2.1.2 Sezione 2_R1b - Via A. da Bassano



Commenti:

Le fasce orarie in cui la pista è maggiormente utilizzata sono:

- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 145 biciclette, principalmente in direzione centro,
- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 172 biciclette, principalmente in direzione Cavalcavia Camerini.

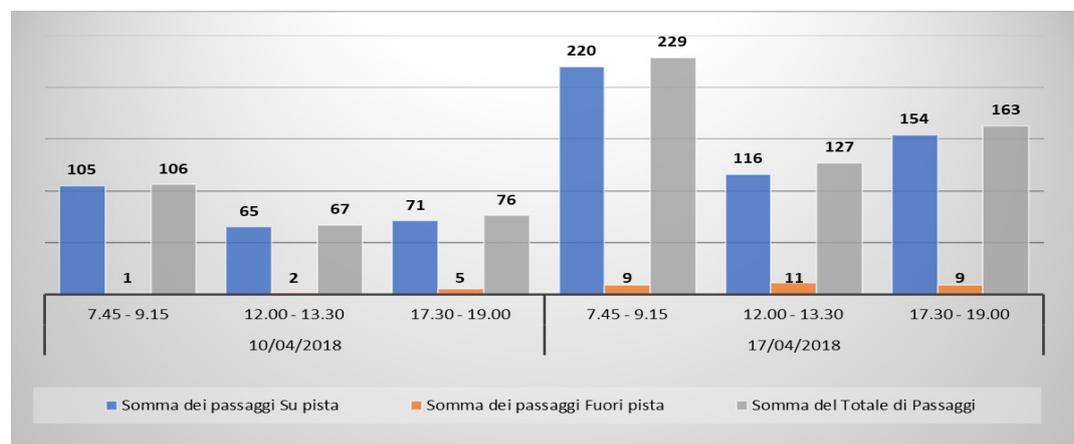
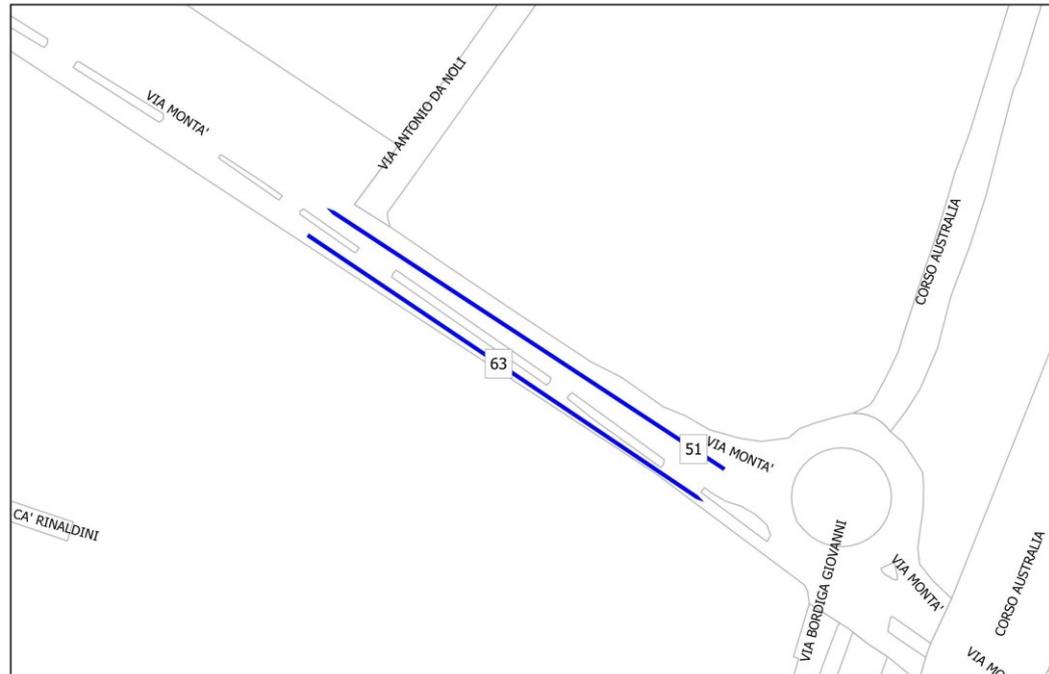
Rispetto al 2009 si riscontra un incremento del flusso, in particolare della fascia tardo-pomeridiana. Risulta prevalente l'uso della pista ciclabile (88%).



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

2.1.3 Sezione 3_R.3 - Via Montà



Commenti:

Le fasce orarie in cui la pista è maggiormente utilizzata sono:

- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 153 biciclette, principalmente in direzione centro,
- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 109 biciclette, principalmente in direzione Montà.

Rispetto al 2009 si riscontra un'analogia distribuzione dei flussi, con leggero incremento nella fascia tardo-pomeridiana.

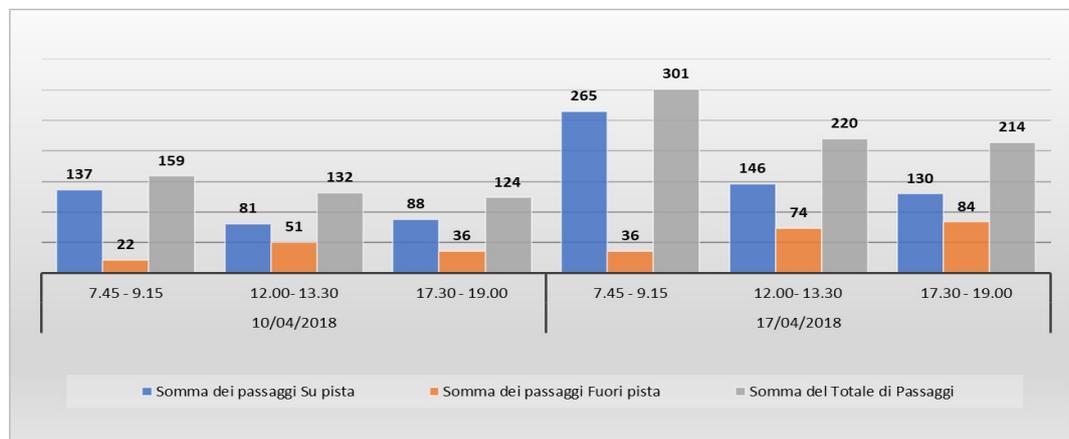
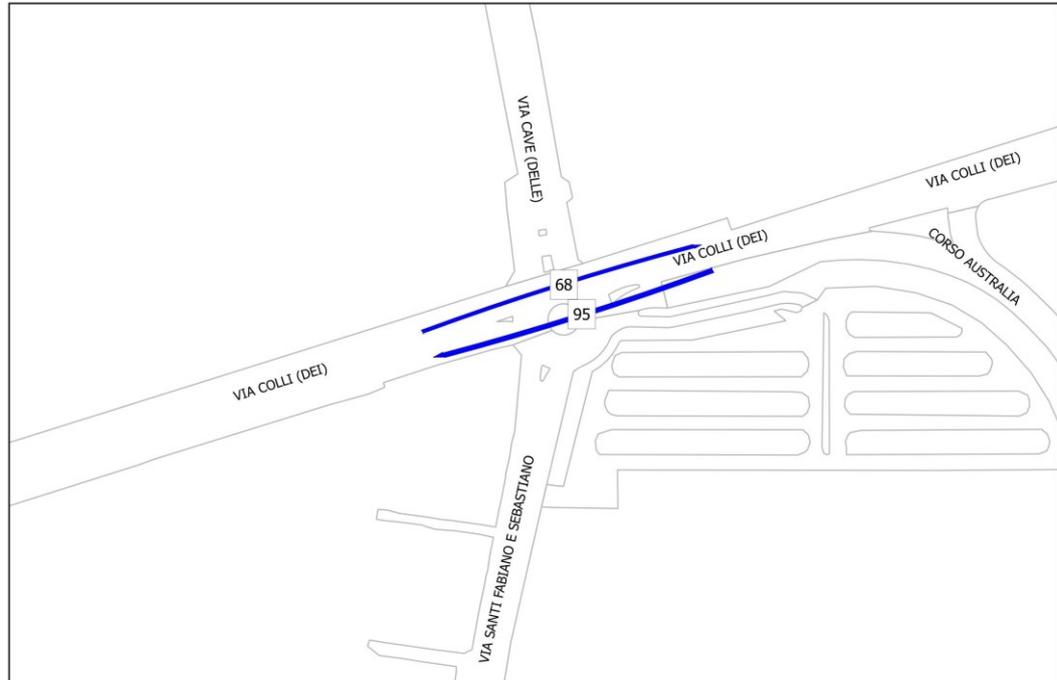
Risulta nettamente prevalente l'uso della pista ciclabile (95%).



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

2.1.4 Sezione 4_R.5 - Via dei Colli



Commenti:

Le fasce orarie in cui la pista è maggiormente utilizzata sono:

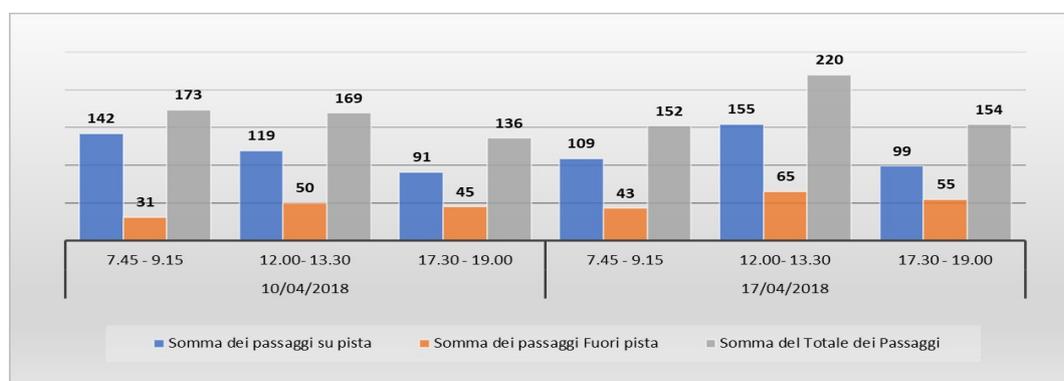
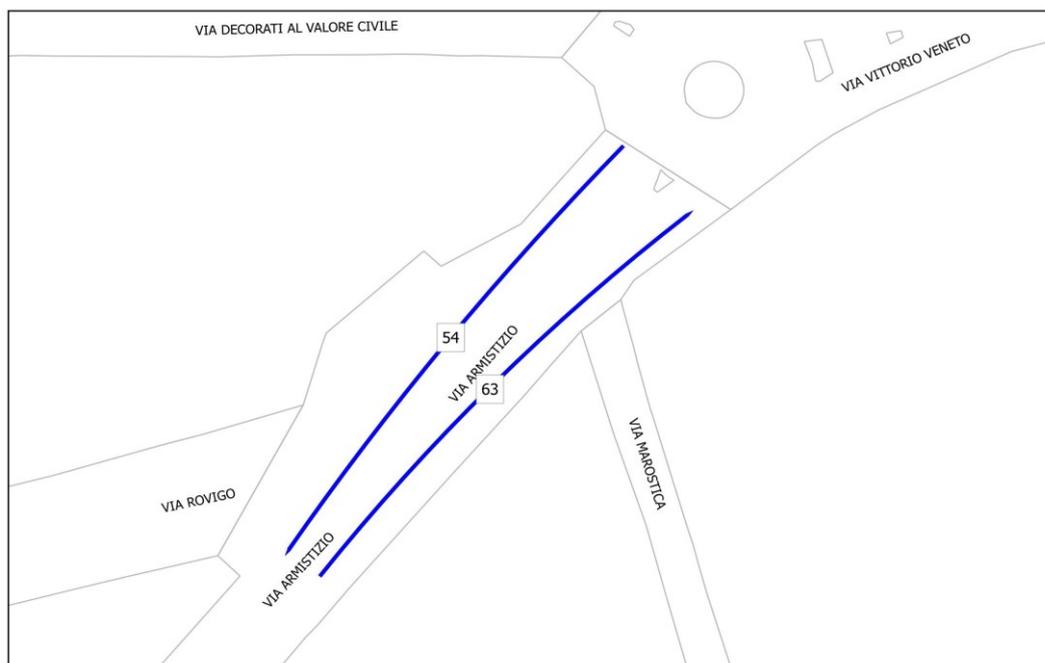
- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 201 biciclette, principalmente in direzione centro;
- dalle 12:00 alle 13:30 con flusso orario medio 145 biciclette, principalmente in direzione Colli.

Rispetto al 2009 si riscontra un'analogia distribuzione dei flussi, con incremento in tutte le fasce di rilevamento.

Risulta, inoltre, interessante notare che quasi il 30% dei ciclisti, in particolare nella fascia tardo-pomeridiana e in direzione di uscita dalla città, scelgono di pedalare fuori pista.



2.1.5 Sezione 5_R.8 - Via Armistizio



Commenti:

Le fasce orarie in cui la pista è maggiormente utilizzata sono:

- dalle 12:00 alle 13:30 con flusso orario medio 147 biciclette, principalmente in direzione Abano;
- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 103 biciclette distribuito parimenti nelle due direzioni.

Rispetto al 2009 si riscontra che in direzione Abano prevale il flusso della fascia oraria centrale su quello della fascia pomeridiana.

Risulta, inoltre, interessante notare che quasi il 30% dei ciclisti, in particolare nella fascia tardo-pomeridiana e in direzione di uscita dalla città, scelgono di pedalare fuori pista.

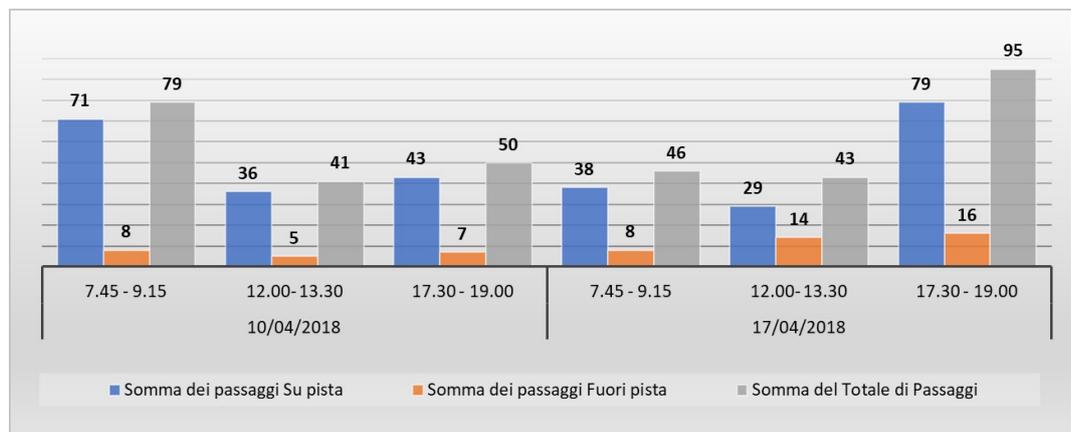
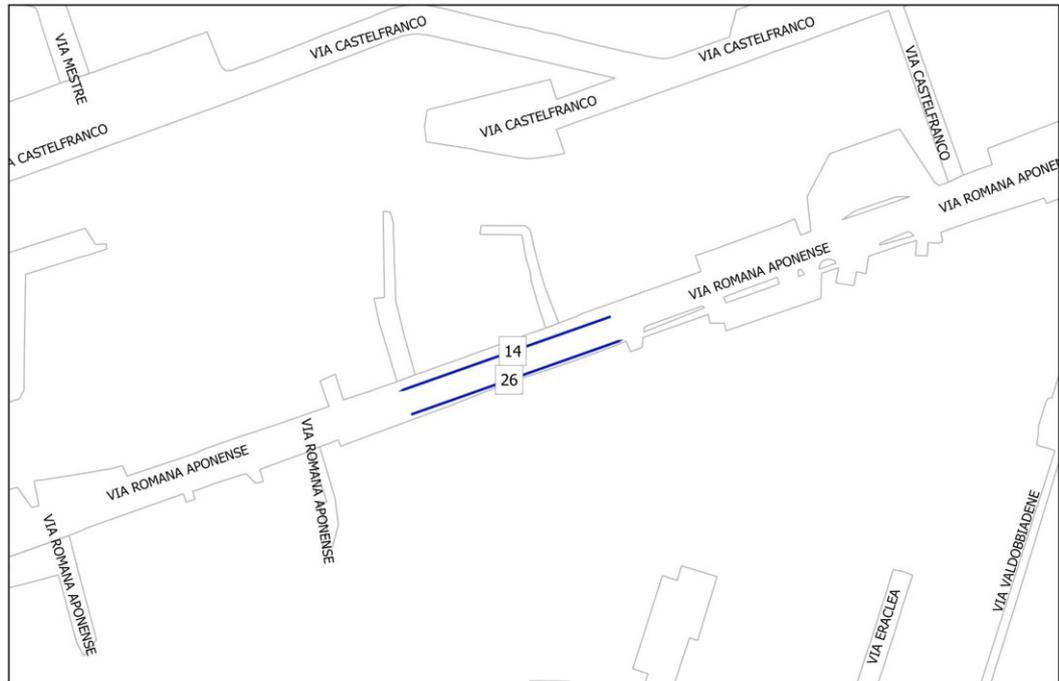
I dati nella fascia oraria centrale del 17 Aprile sono stati aggiornati in base alle condizioni meteo.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

2.1.6 Sezione 6_R.8 - Via Aponense



Commenti:

Le fasce orarie in cui la pista è maggiormente utilizzata sono:

- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 63 biciclette, principalmente in direzione centro;
- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 31 biciclette, principalmente in direzione centro.

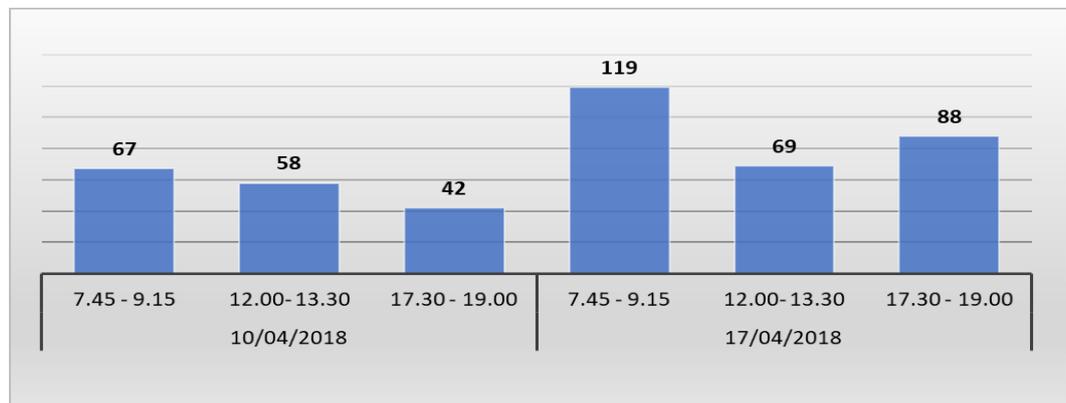
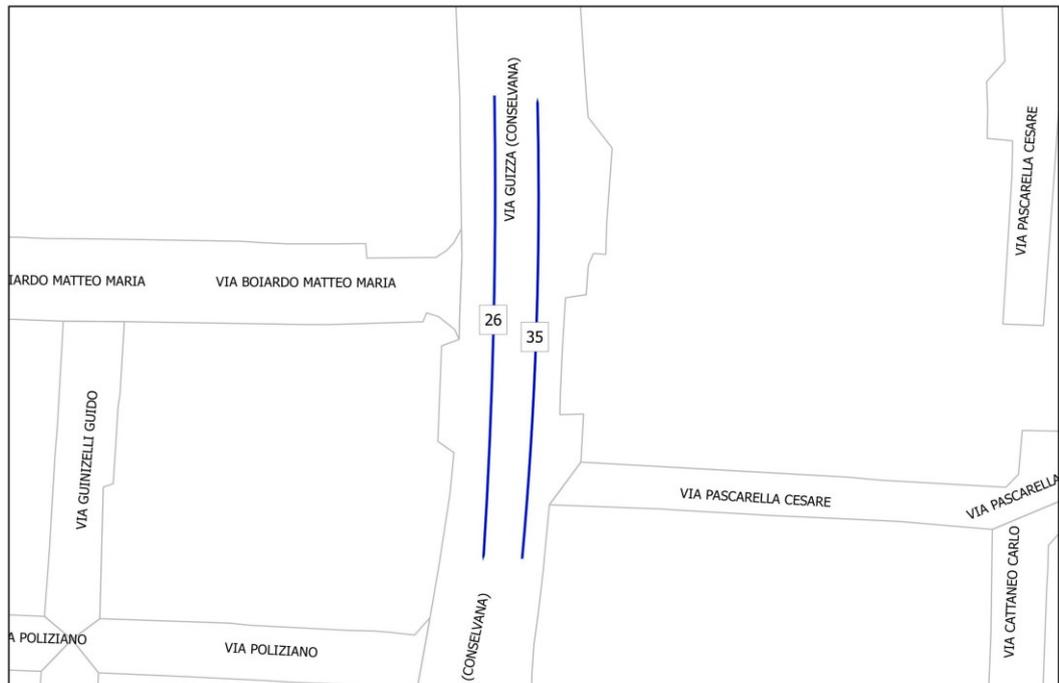
Rispetto al 2009 si riscontra un notevole incremento dei passaggi (incremento di più del 50%), ma con distribuzione simile.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

2.1.7 Sezione 7_R.10 - Via Guizza



Commenti:

Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

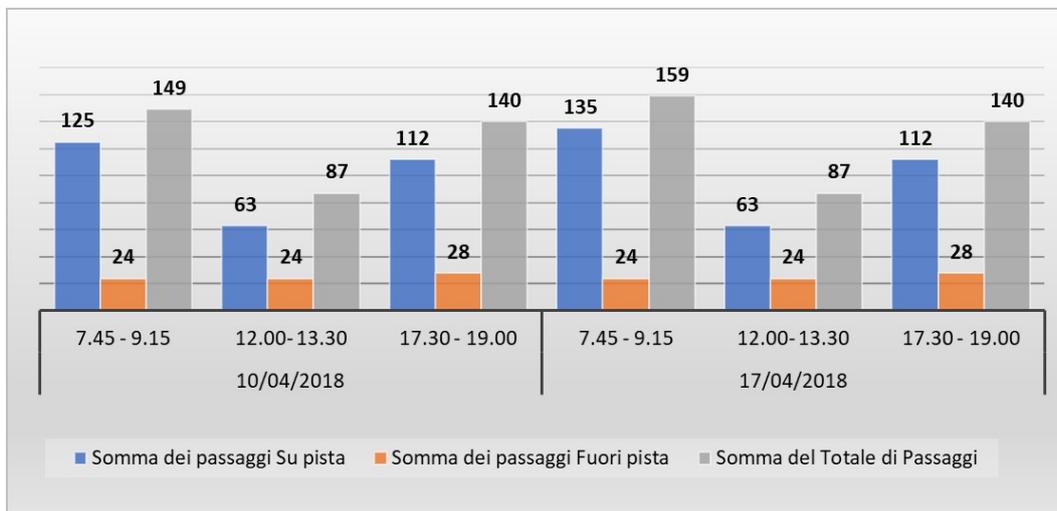
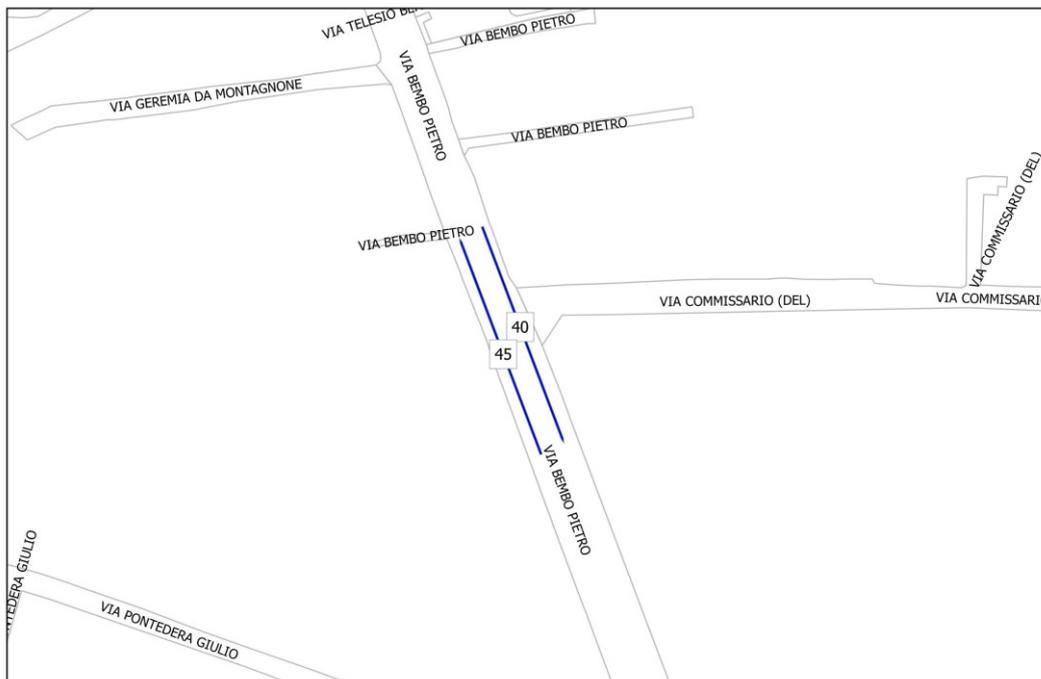
- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 79 biciclette, principalmente in direzione centro;
- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 59 biciclette, principalmente in direzione periferia.

Rispetto al 2009 si riscontra una riduzione dei flussi ciclistici, con un leggero incremento nella fascia del mattino.

Si nota la presenza di passaggi di biciclette sul marciapiede, indice di percezione di pericolo nel correre su strada.



2.1.8 Sezione 8_R.11a - Via Bembo



Commenti:

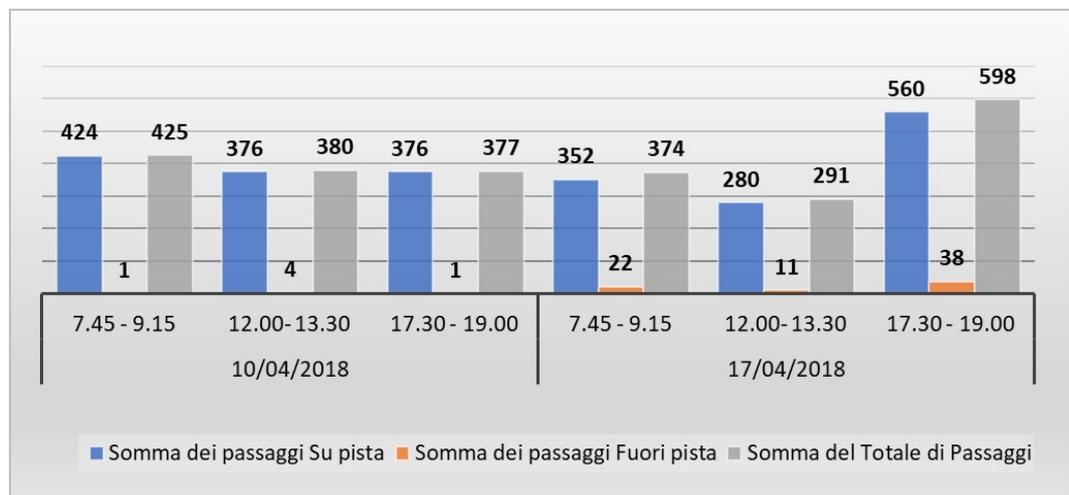
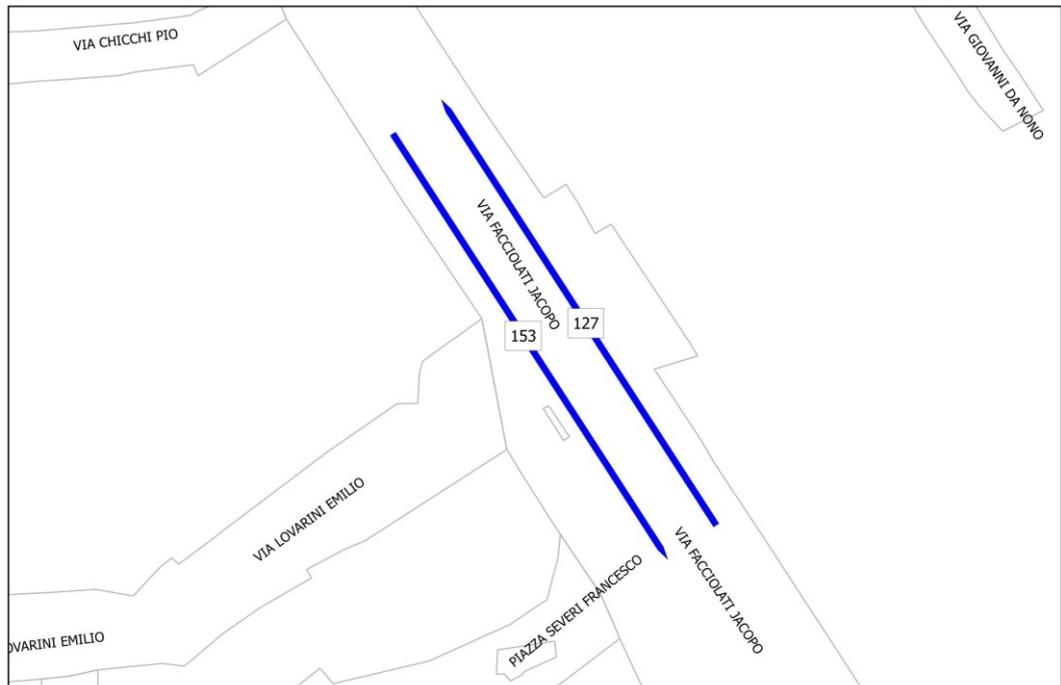
Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 106 biciclette, principalmente in direzione centro;
- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 93 biciclette, principalmente in direzione periferia.

Rispetto al 2009 si riscontra un'analoga distribuzione dei flussi.



2.1.9 Sezione 9_R.12a - Via Facciolati



Commenti:

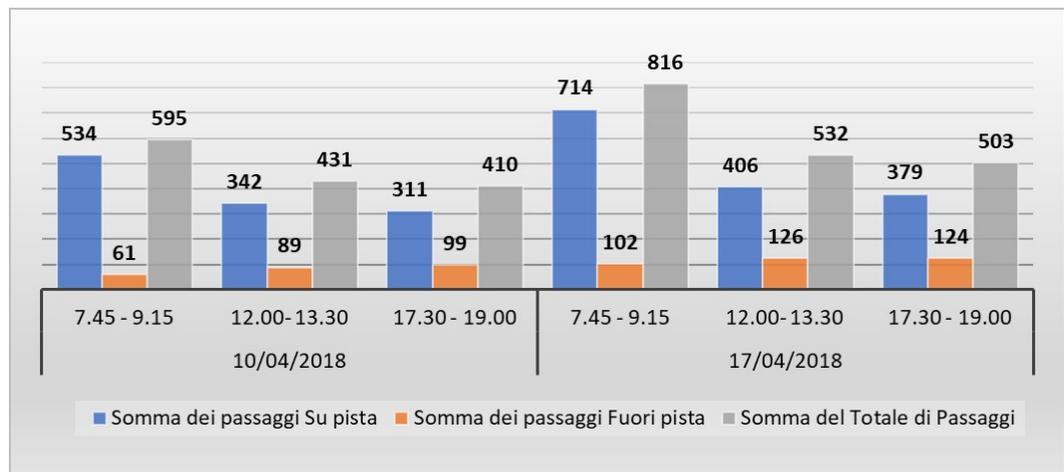
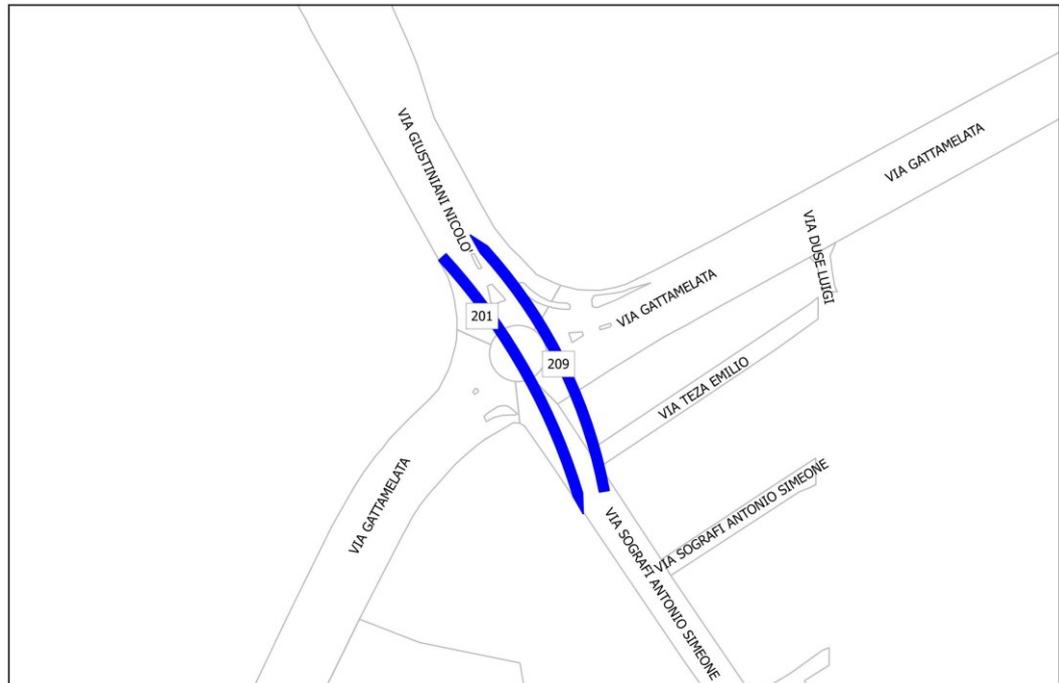
Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 399 biciclette, principalmente in direzione periferia;
- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 249 biciclette, principalmente in direzione centro.

Rispetto al 2009 si riscontra un incremento dei flussi nella fascia tardo-pomeridiana.



2.1.10 Sezione 10_R.12d - Via Gattamelata



Commenti:

Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 544 biciclette, principalmente in direzione centro;

- dalle 12:00 alle 13:30 con flusso orario medio 355 biciclette, principalmente in direzione periferia.

Rispetto al 2009 si riscontra un'analogia distribuzione dei flussi.

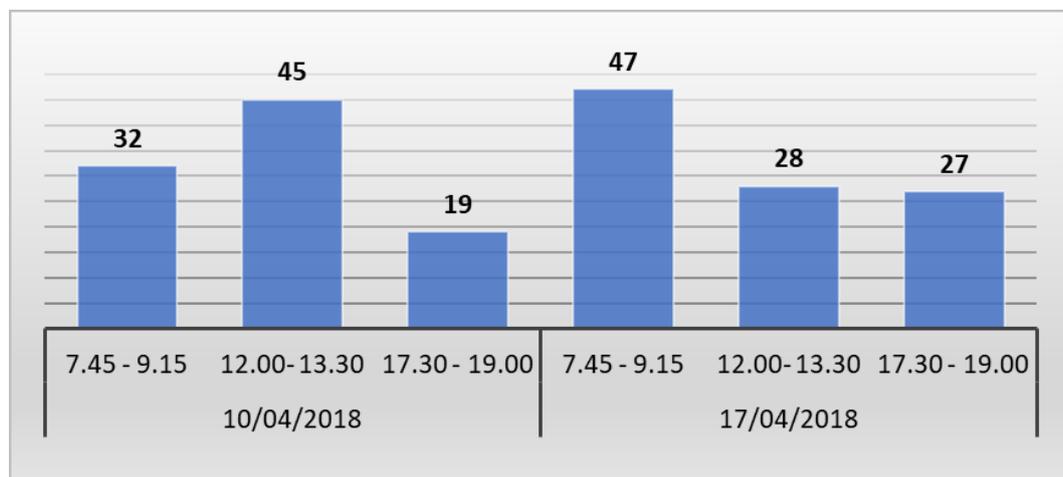
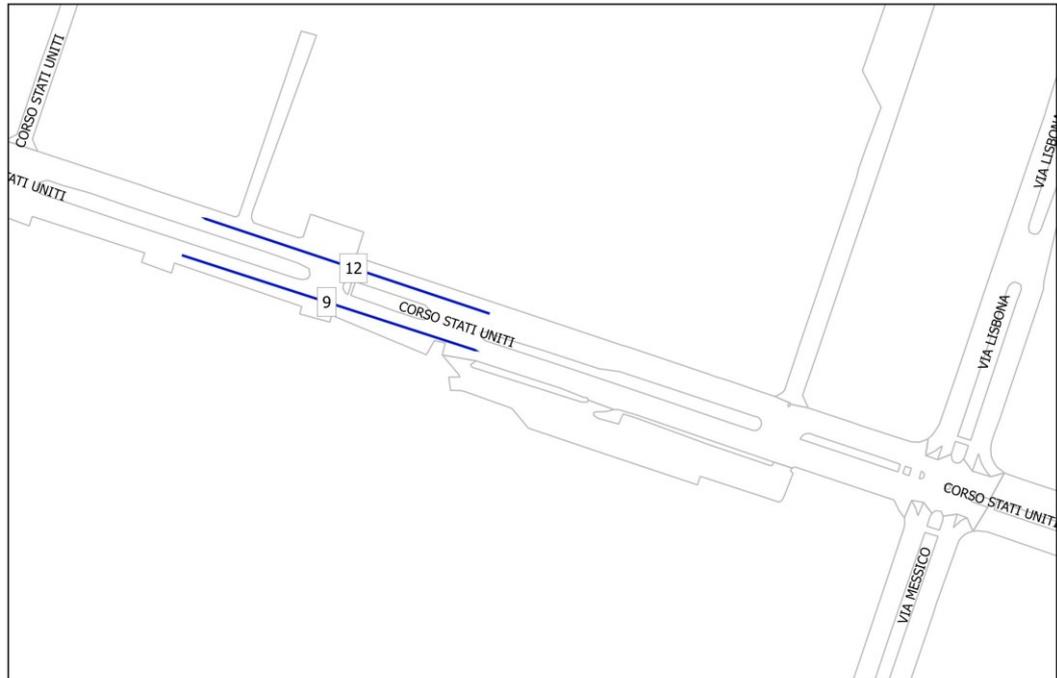
Si nota, inoltre, che poco meno del 20% dei ciclisti sceglie di correre su strada, invece di percorrere la pista ciclabile.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

2.1.11 Sezione 11_R.13 - Corso Stati Uniti



Commenti:

La fascia oraria in cui è rilevato il maggior numero di passaggi è:

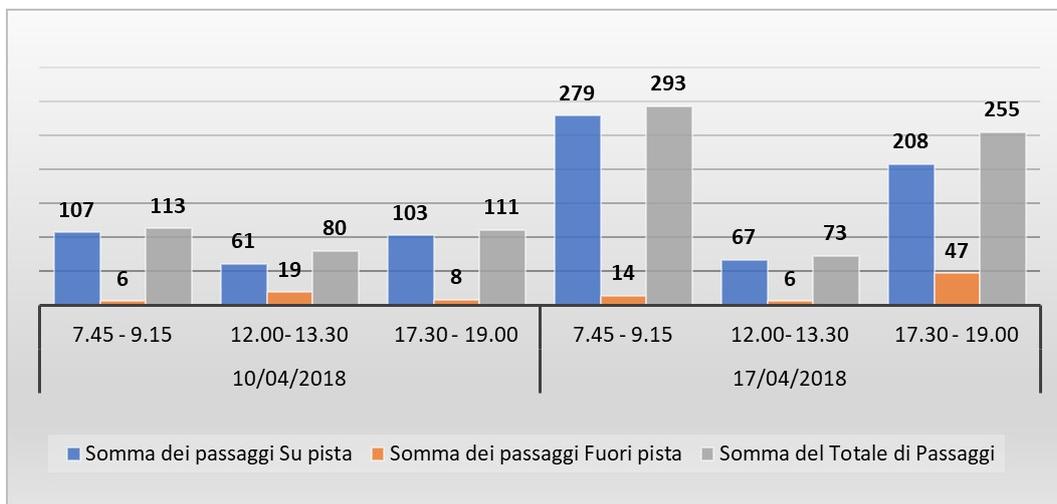
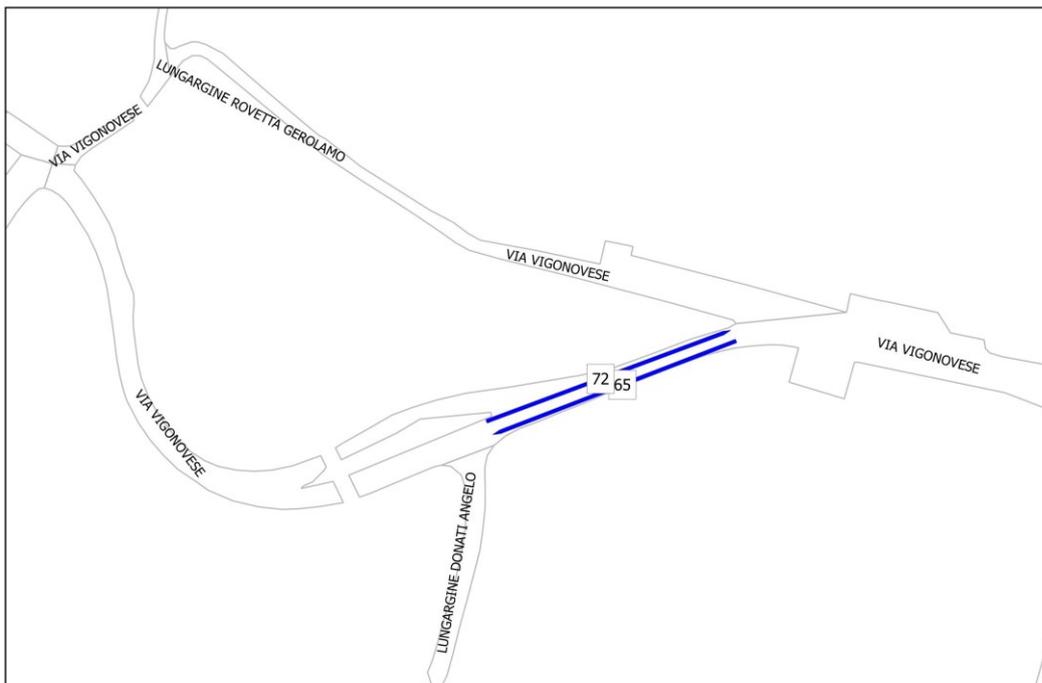
- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio di 31 biciclette, principalmente in direzione centro.

Rispetto al 2009 si riscontra un'analogia distribuzione dei flussi.

Viene segnalata, inoltre, una forte componente di passaggi in orario fuori rilievo, in particolare la mattina presto, probabilmente diretta ai Mercati Generali, o alla sede della Motorizzazione civile.



2.1.12 Sezione 12_R.14 - Via Vigonovese



Commenti:

Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 195 biciclette, principalmente in direzione periferia;
- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 170 biciclette, principalmente in direzione centro.

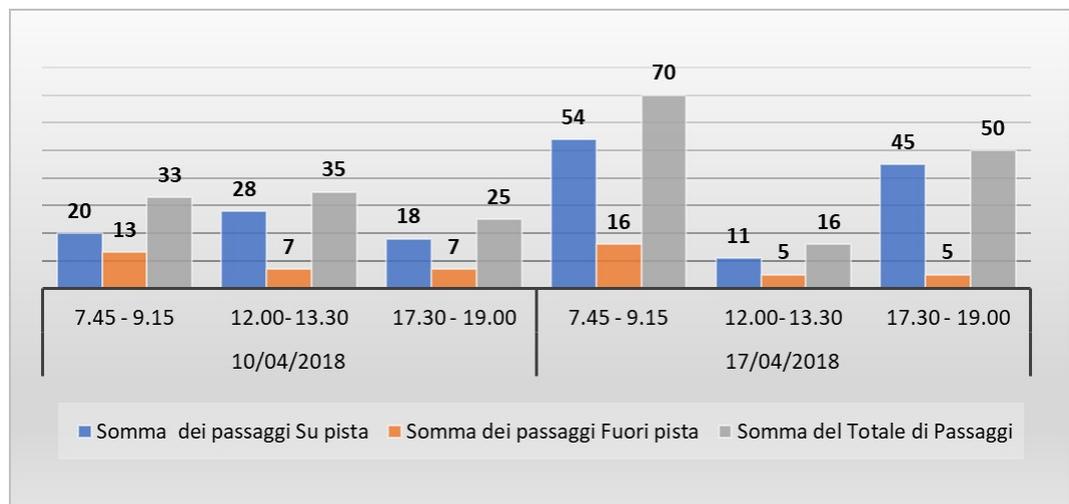
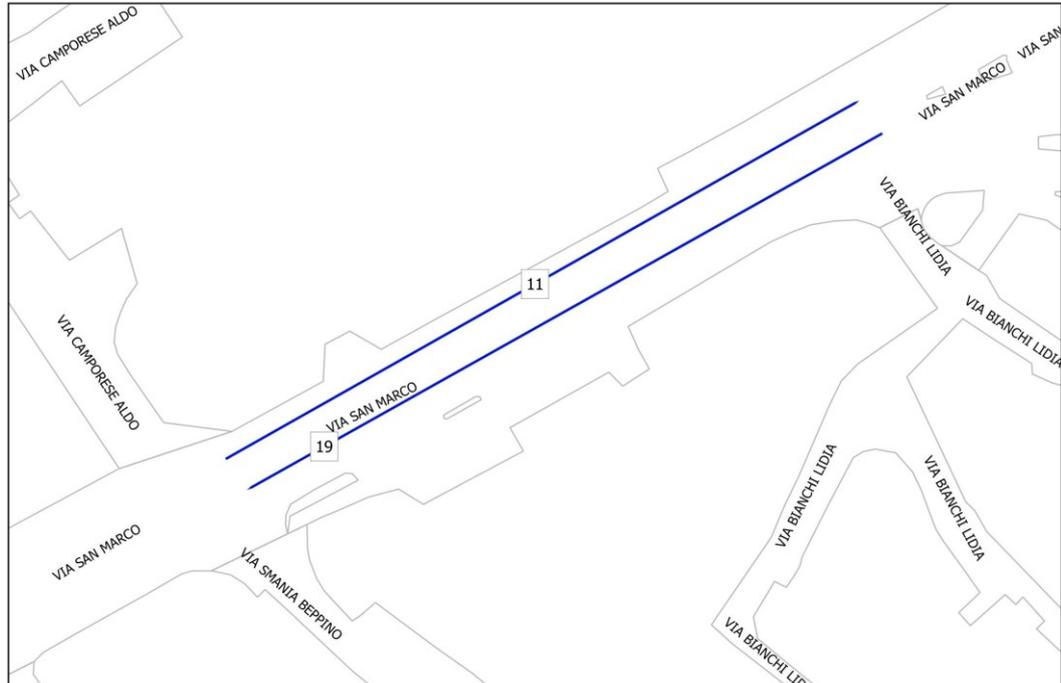
Rispetto al 2009 si riscontra un incremento dei flussi, in particolare nella fascia della mattina.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

2.1.13 Sezione 13_R.17 - Via San Marco



Commenti:

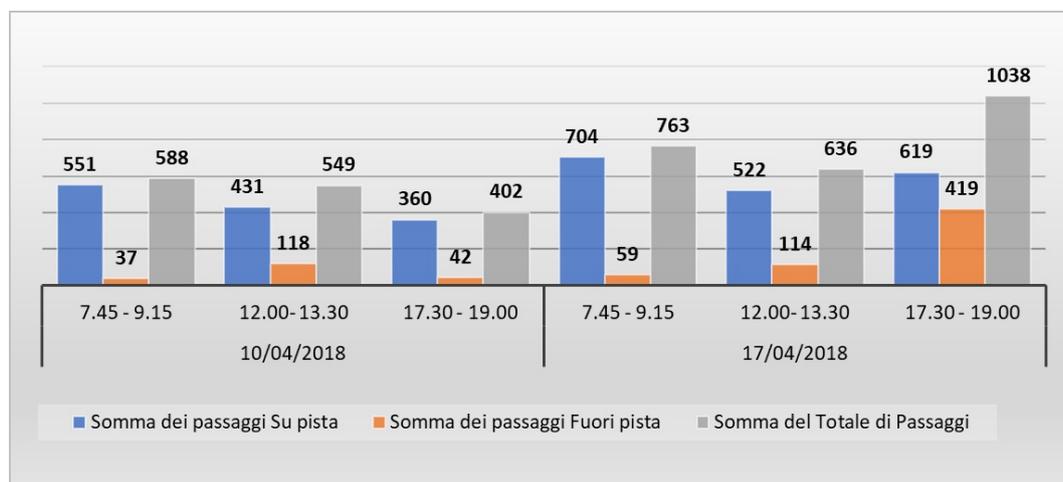
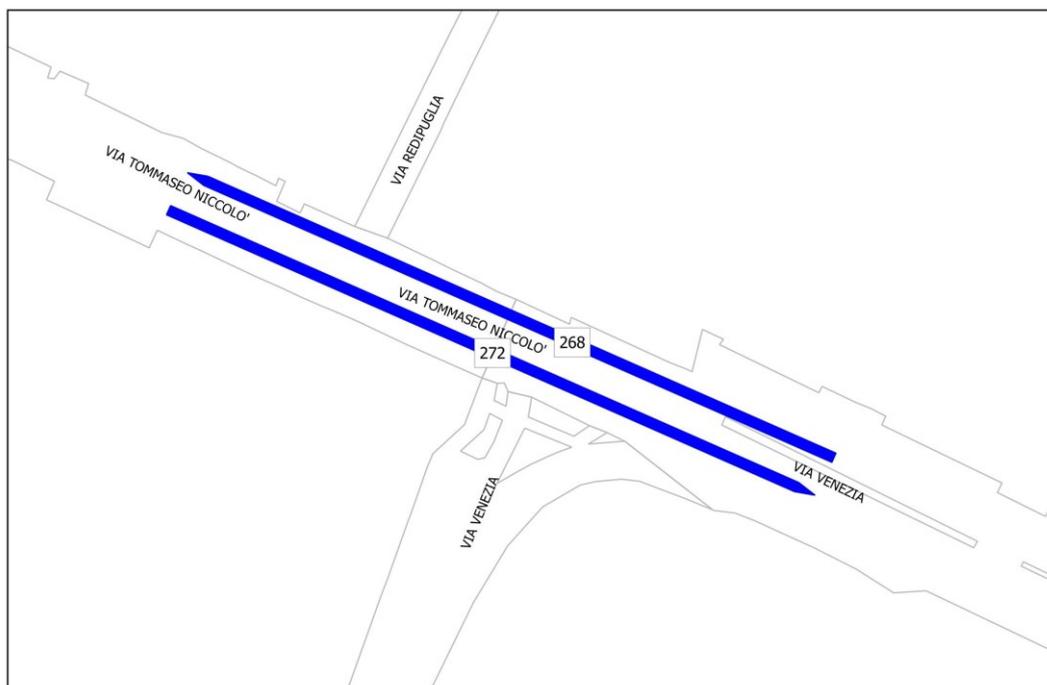
Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 47 biciclette, principalmente in direzione centro;
- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 33 biciclette, principalmente in direzione centro.

Rispetto al 2009 si riscontra un'analogia distribuzione dei flussi.



2.1.14 Sezione 14_R.19b - Via Tommaseo



Commenti:

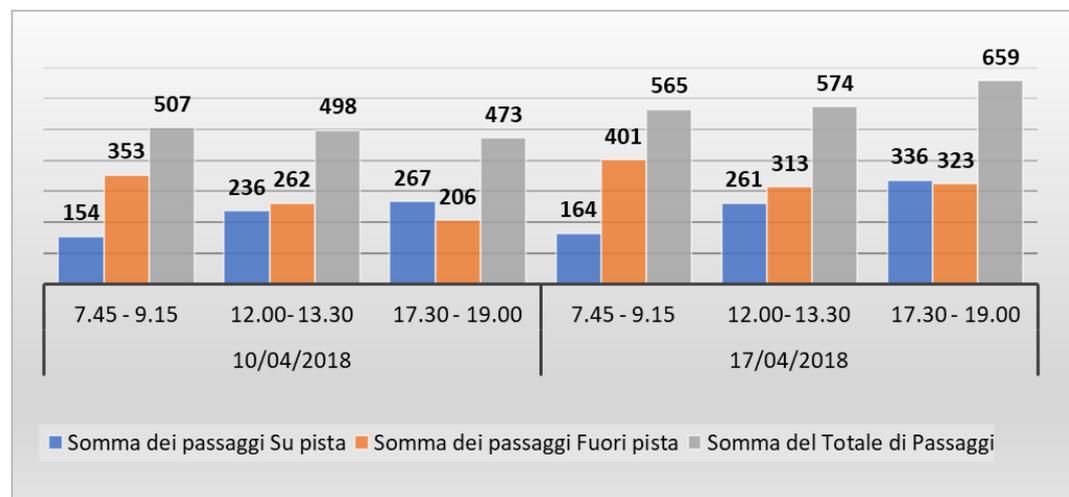
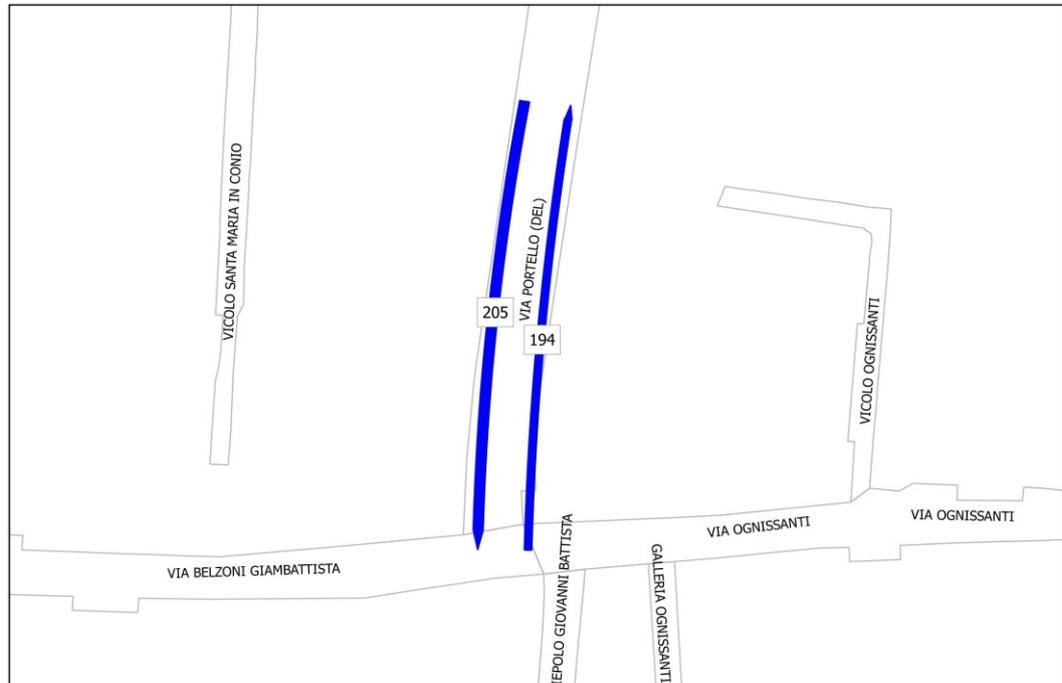
Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 692 biciclette, principalmente in direzione periferia;
- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 509 biciclette, principalmente in direzione centro.

Rispetto al 2009 si riscontra un netto incremento dei flussi, in particolare nella fascia tardo-pomeridiana a discapito della fascia del mattino per il flusso in direzione centro e pomeriggio per il flusso in direzione Stanga.



2.1.15 Sezione 15_R.19c - Via Portello



Commenti:

La fascia oraria in cui è rilevato il maggior numero di passaggi è:

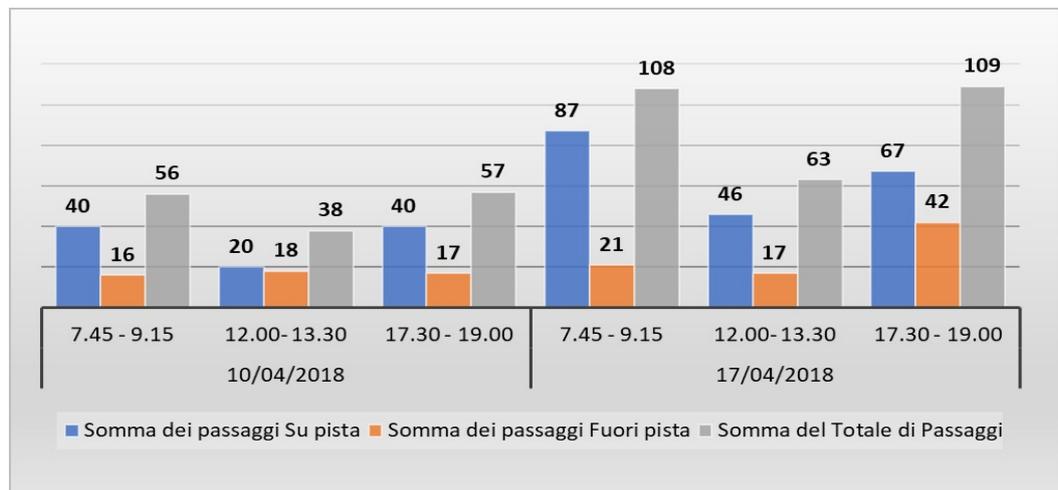
- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 439 biciclette, principalmente in direzione centro.

La distribuzione dei flussi in via del Portello risulta analoga al 2009.

Si noti che la sezione di rilievo è stata modificata rispetto al 2009, andando ad analizzare esclusivamente i passaggi su via del Portello.



2.1.16 Sezione 16-17_1.8 - Via Goito



Commenti:

Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

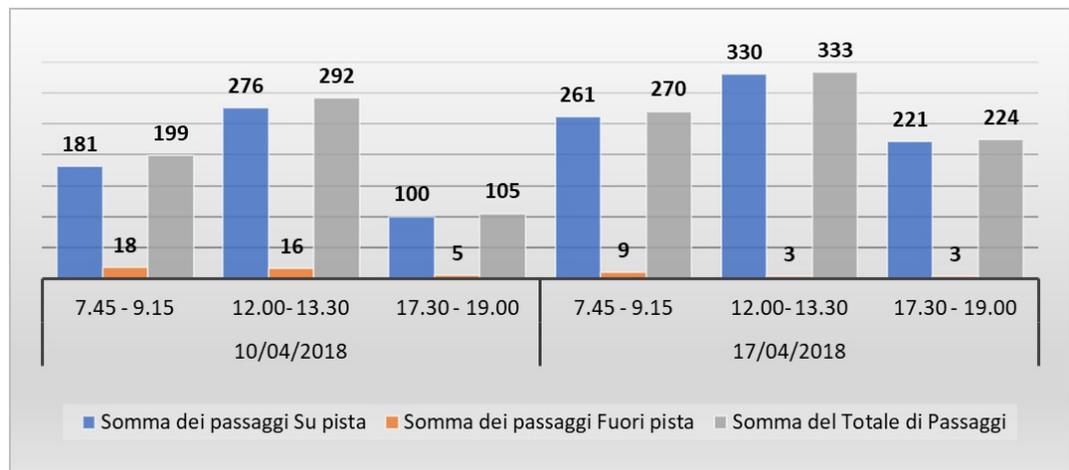
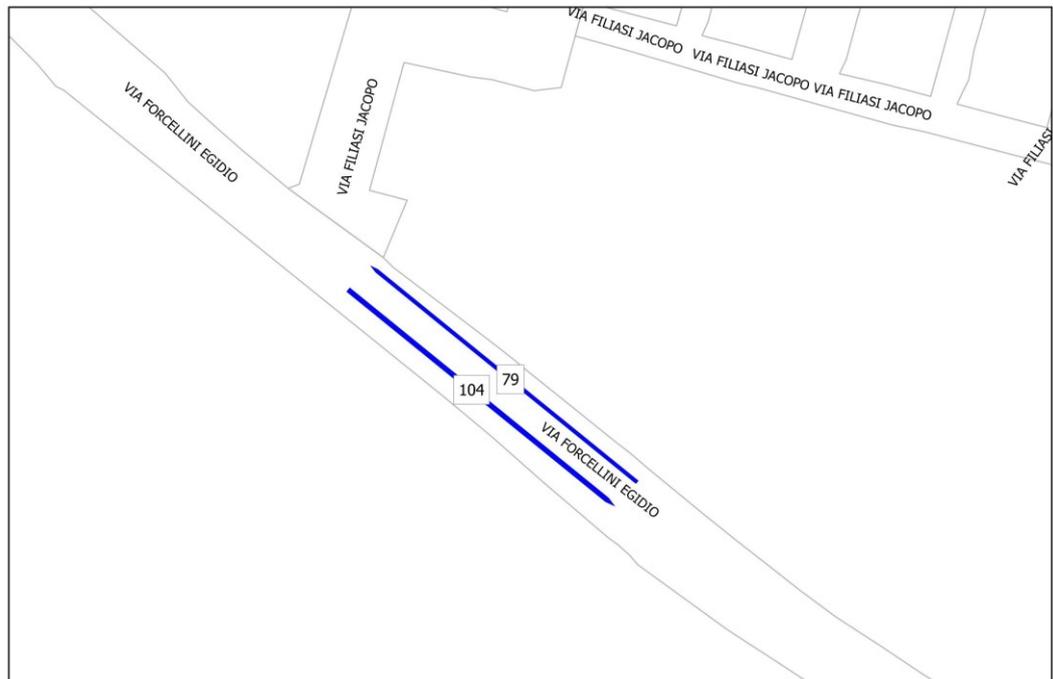
- dalle 7:45 alle 9:15 e 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 72 biciclette;

Si segnala che si identificano i passaggi su pista/fuori pista in base all'imbocco del ponte da via Goito.

Si segnala, inoltre, che il 17 Aprile 2018 sono stati rilevati i passaggi su via Goito stessa: 82 nella fascia mattiniera, 105 in fascia centrale e 122 in fascia tardo-pomeridiana.



2.1.17 Sezione 18_I.12b - Via Forcellini



Commenti:

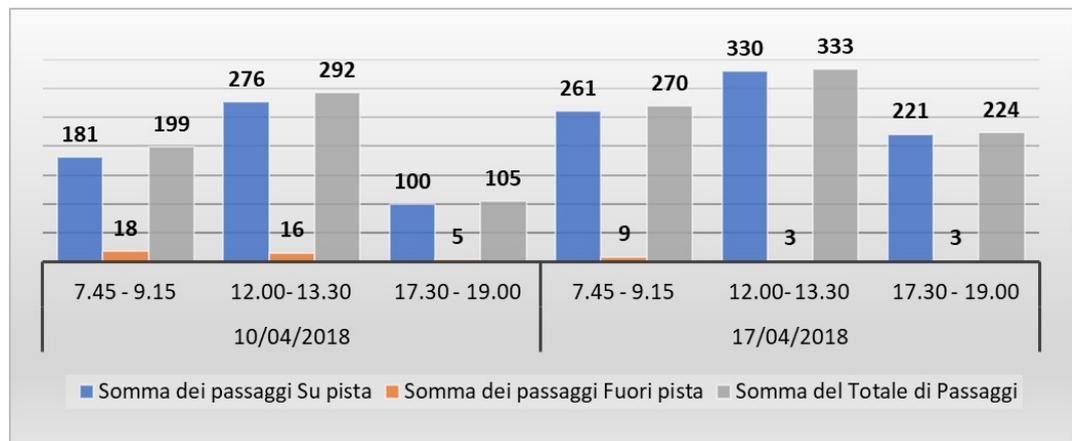
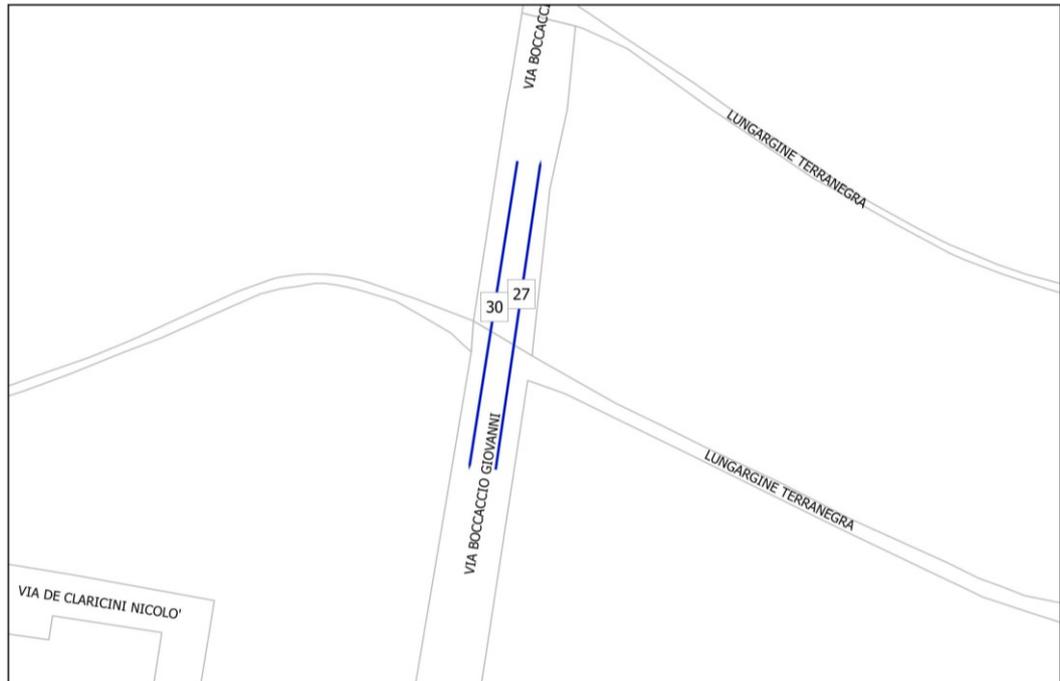
Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

- dalle 12:00 alle 13:30 con flusso orario medio 222 biciclette, principalmente in direzione periferia;
- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 180 biciclette, principalmente in direzione periferia.

Rispetto al 2009 si riscontra un incremento dei flussi, con analogia distribuzione.



2.1.18 Sezione 19_I.12c - Via Boccaccio



Commenti:

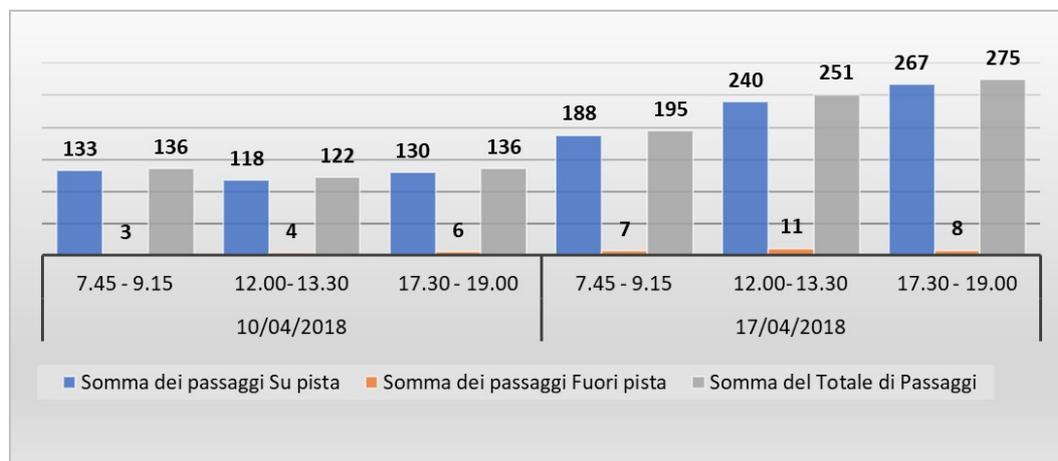
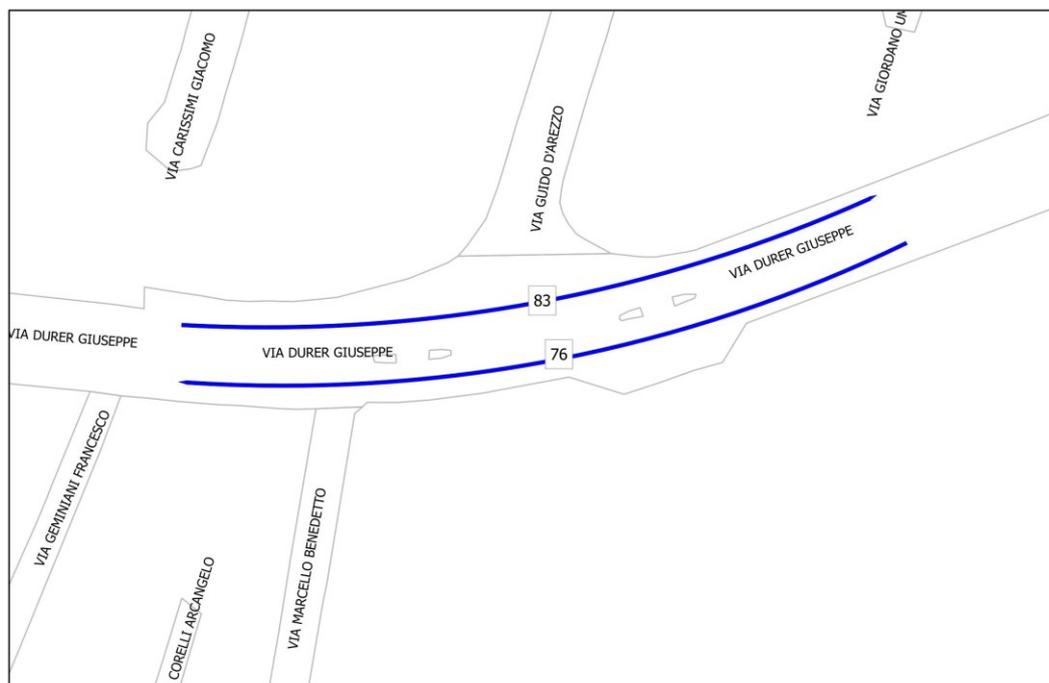
Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

- dalle 12:00 alle 13:30 con flusso orario medio 55 biciclette, principalmente in direzione periferia;
- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 29 biciclette, principalmente in direzione periferia.

Rispetto al 2009 si riscontra un incremento dei flussi, con analogha distribuzione.



2.1.19 Sezione 20_I.18a - Via Durer



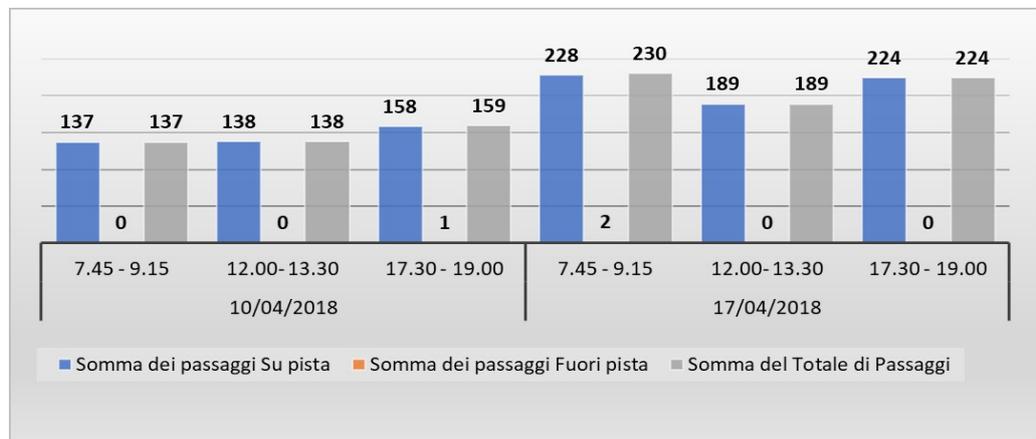
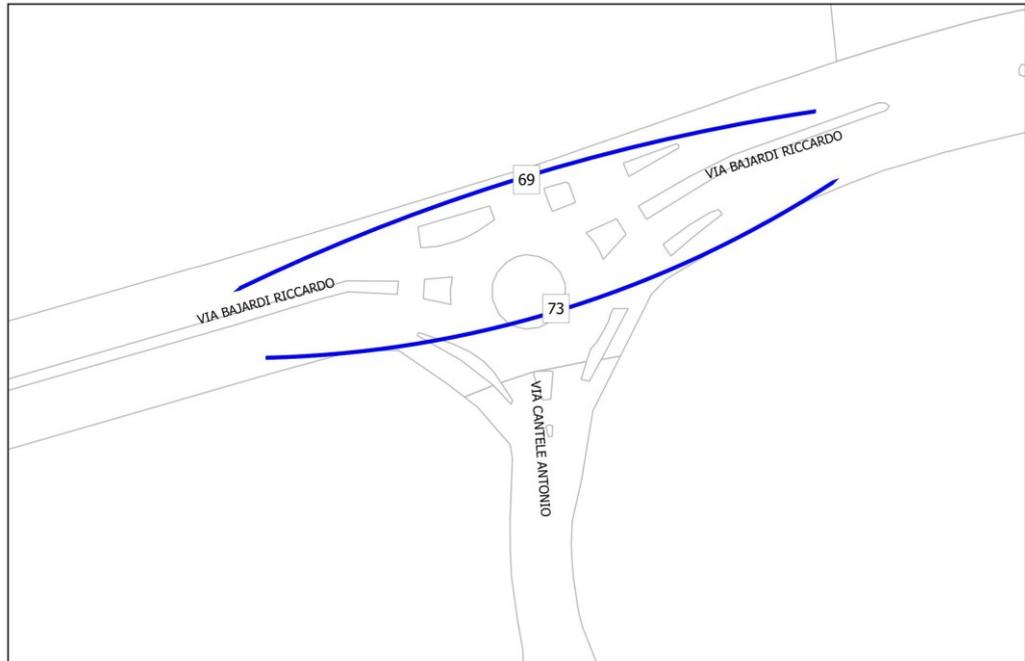
Commenti:

Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:
- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 183 biciclette, principalmente in direzione periferia;
- dalle 12:00 alle 13:30 con flusso orario medio 167 biciclette, principalmente in direzione periferia.

Rispetto al 2009 si riscontra un incremento dei flussi, con analogia distribuzione.



2.1.20 Sezione 21_I.18b - Via Bajardi



Commenti:

Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 153 biciclette, principalmente in direzione centro;

- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 149 biciclette, principalmente in direzione periferia.

Rispetto al 2009 si riscontra un incremento dei flussi, con analogia distribuzione.

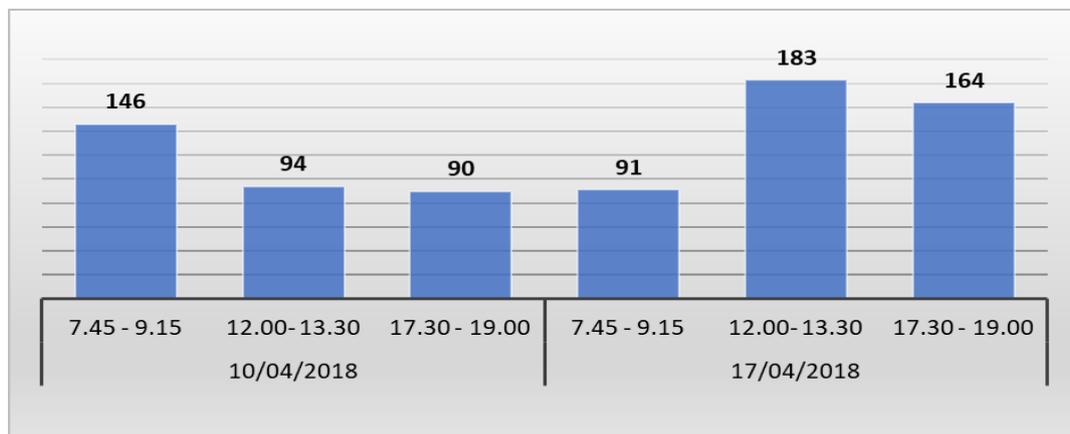
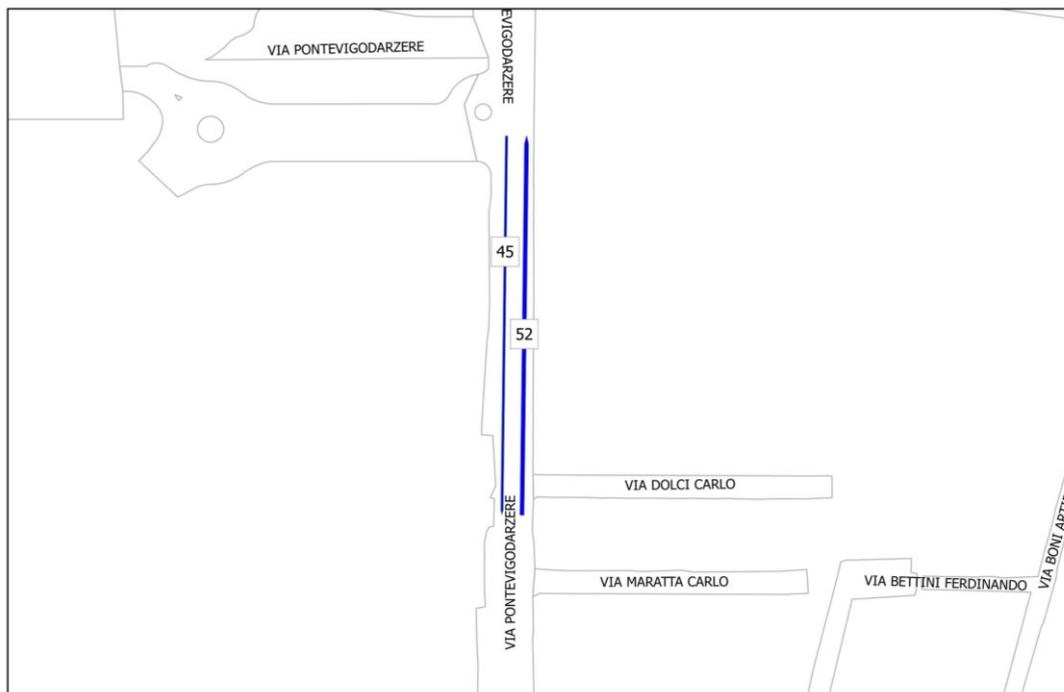
Si noti, inoltre, che sono quasi assenti i passaggi fuori pista, indice di una pista ritenuta efficace.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

2.1.22 Sezione 23_I.9 - Via Pontevigodarzere



Commenti:

Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

- dalle 12:00 alle 13:30 con flusso orario medio 122 biciclette, principalmente in direzione periferia;
- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 109 biciclette, principalmente in direzione periferia.

Rispetto al 2009 si riscontra un incremento nei flussi della fascia tardo-pomeridiana.

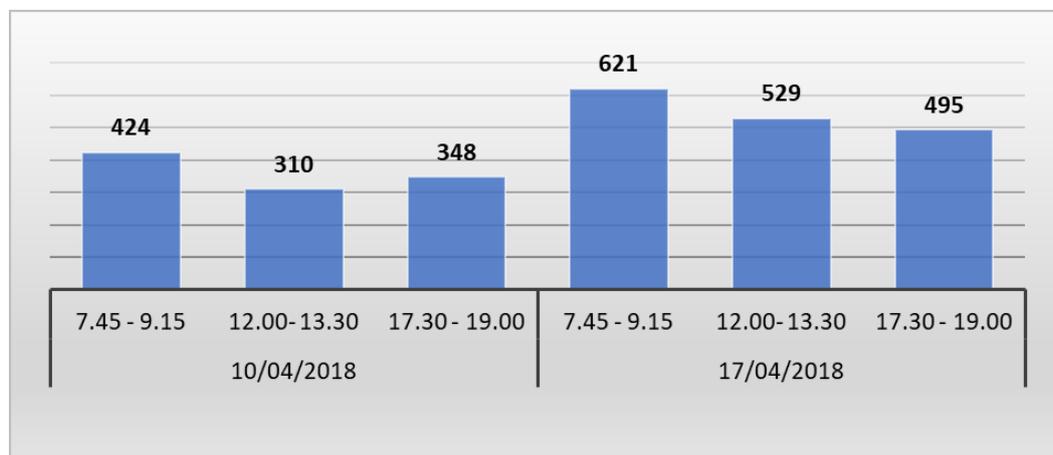
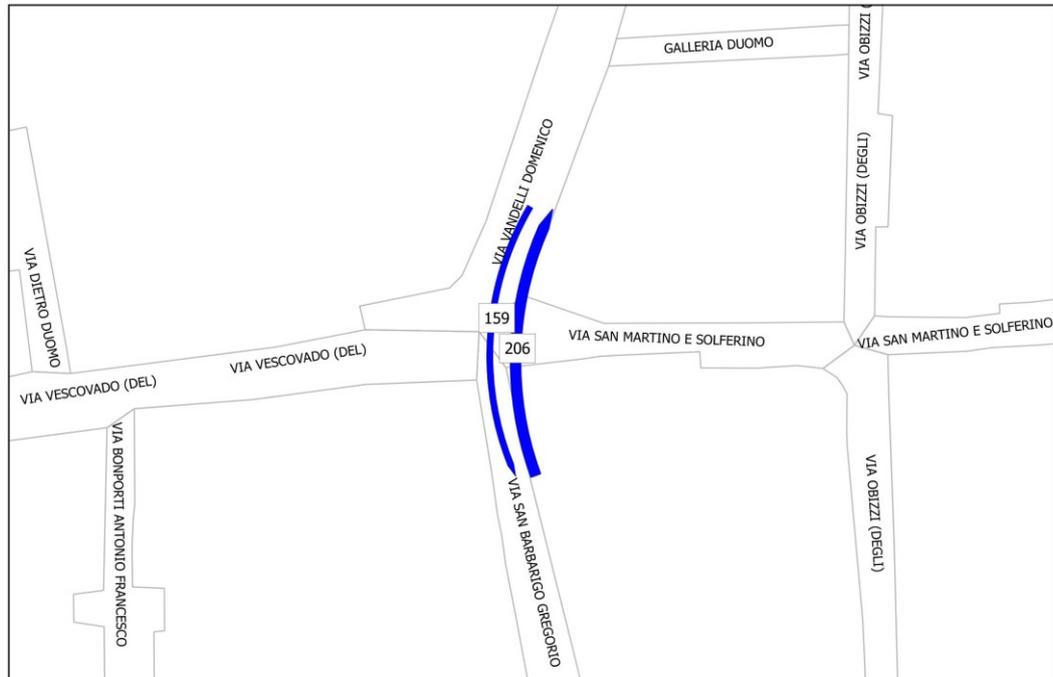
Si segnala una presenza forte di passaggi di biciclette sul marciapiede, indice di percezione di pericolo sulla carreggiata stradale.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

2.1.23 Sezione 24_C.1 - Via Barbarigo



Commenti:

Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 414 biciclette, principalmente in direzione centro;
- dalle 12:00 alle 13:30 con flusso orario medio 353 biciclette, principalmente in direzione periferia.

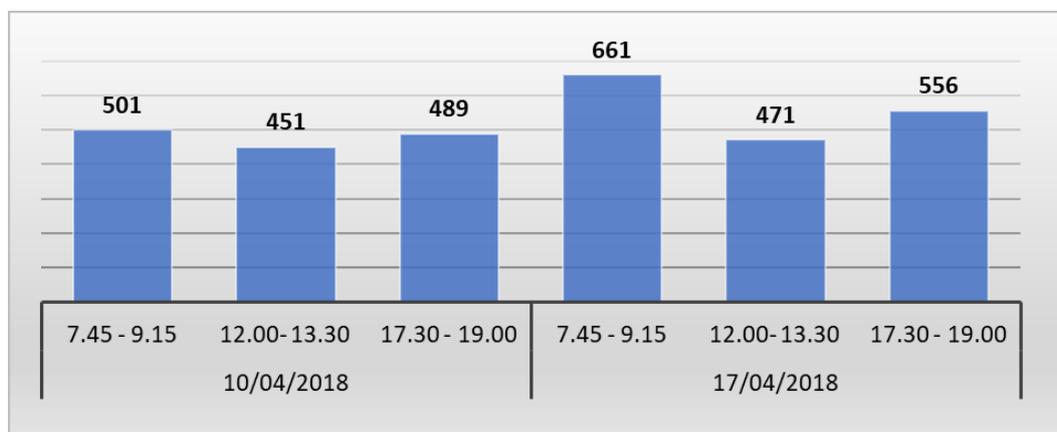
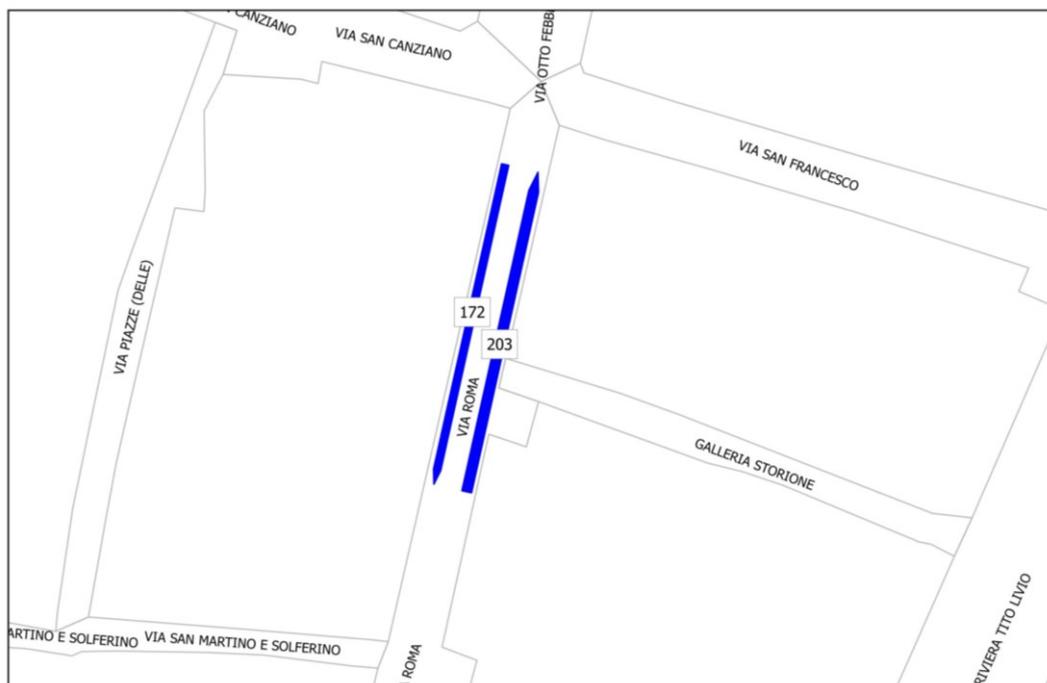
Rispetto al 2009 si riscontra un incremento nei flussi, con analoga distribuzione.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

2.1.24 Sezione 25_C.2 - Via Roma



Commenti:

Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 441 biciclette, principalmente in direzione centro;
- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 371 biciclette, principalmente in direzione periferia.

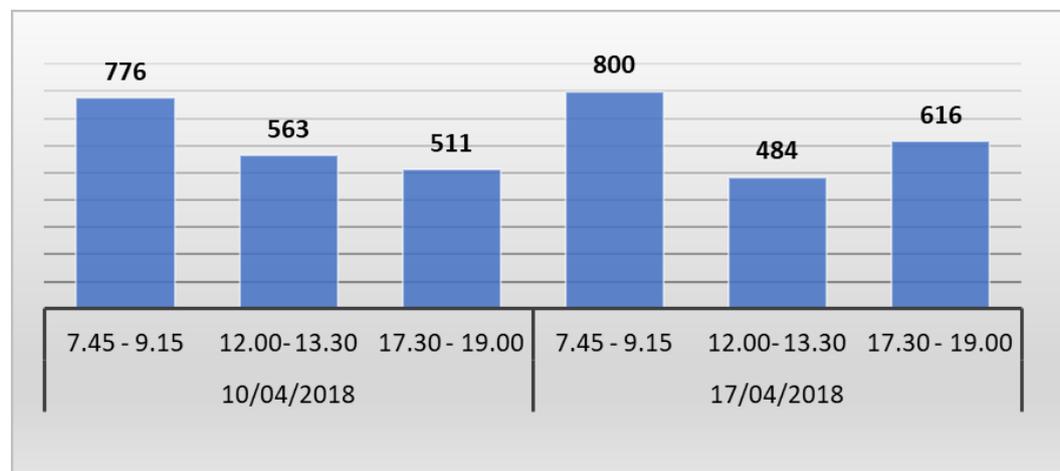
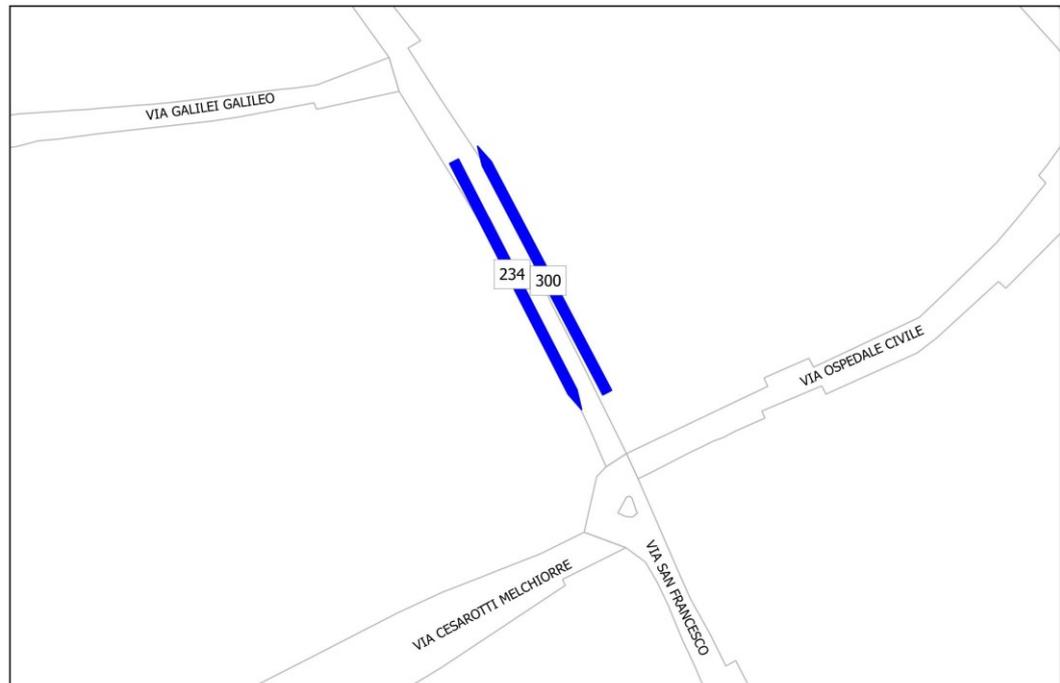
Rispetto al 2009 si riscontra un incremento nei flussi, con analogia distribuzione.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

2.1.25 Sezione 26_C.3 - Via San Francesco



Commenti:

Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

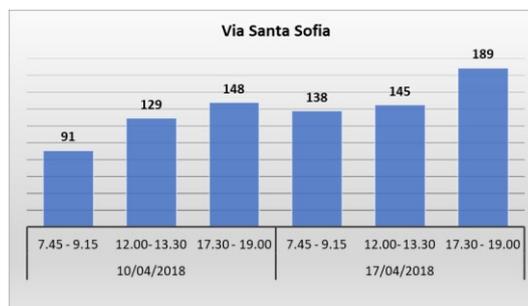
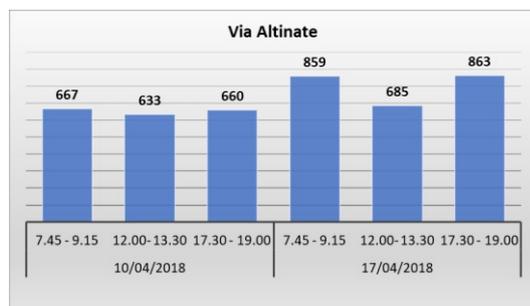
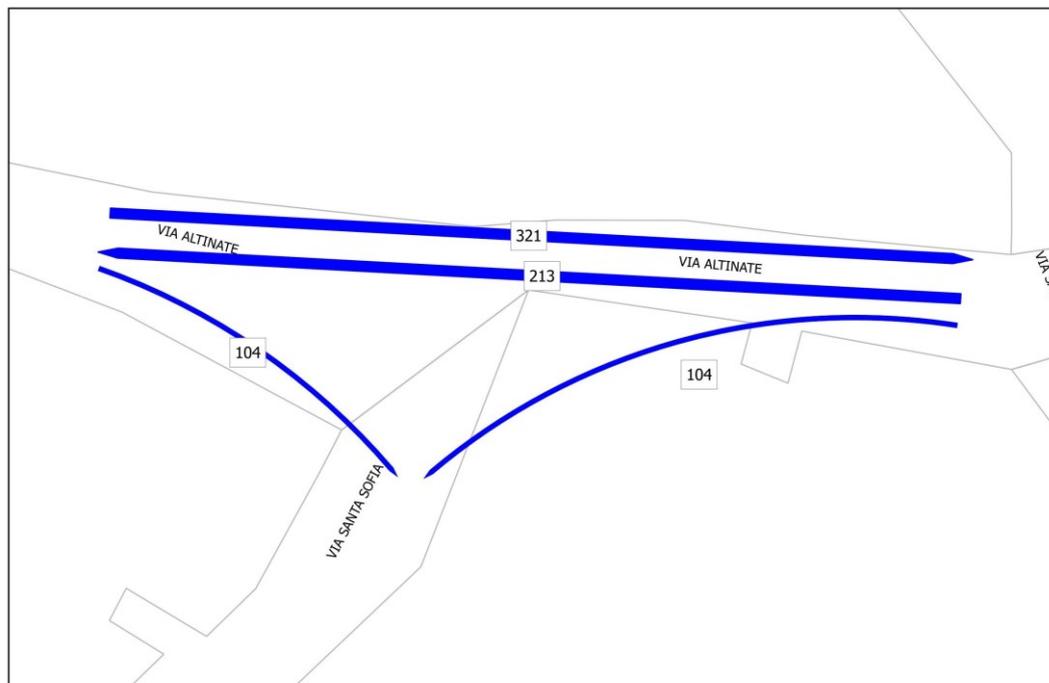
- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 533 biciclette, principalmente in direzione centro;
- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 411 biciclette, principalmente in direzione periferia.

Rispetto al 2009 si riscontra un incremento nei flussi, in particolare nella fascia tardo-pomeridiana.

Si noti che i dati sono aggiornati in base alle condizioni meteo.



2.1.26 Sezione 27_C.4 - Via Altinate



Dato il forte afflusso di biciclette che da via Altinate imboccano via Santa Sofia, pur andando contromano, si è deciso di identificare un'ulteriore sezione di rilievo.

Commenti Via Altinate:

Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

- dalle 7:45 alle 9:15 e dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 274 biciclette, principalmente in direzione periferia;

Rispetto al 2009 si riscontra un incremento nei flussi, con analogia distribuzione dei flussi.

Commenti Via Santa Sofia:

La fascia oraria in cui è rilevato il maggior numero di passaggi è:

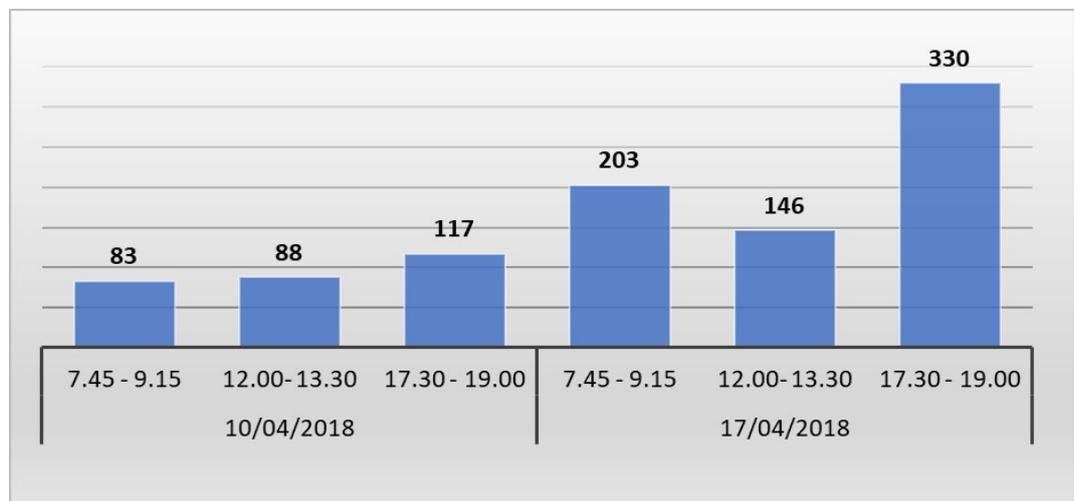
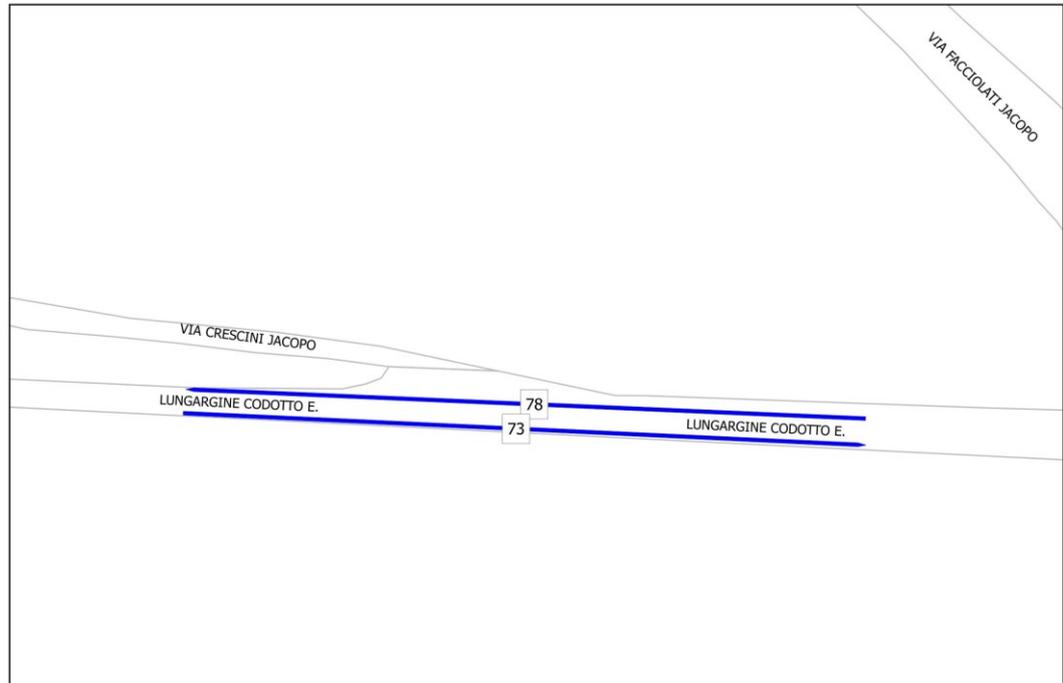
- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 126 biciclette.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

2.1.27 Sezione 28_A.12 - Lungargine



Commenti:

Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 220 biciclette, principalmente in direzione periferia;
- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 135 biciclette, principalmente in direzione centro.

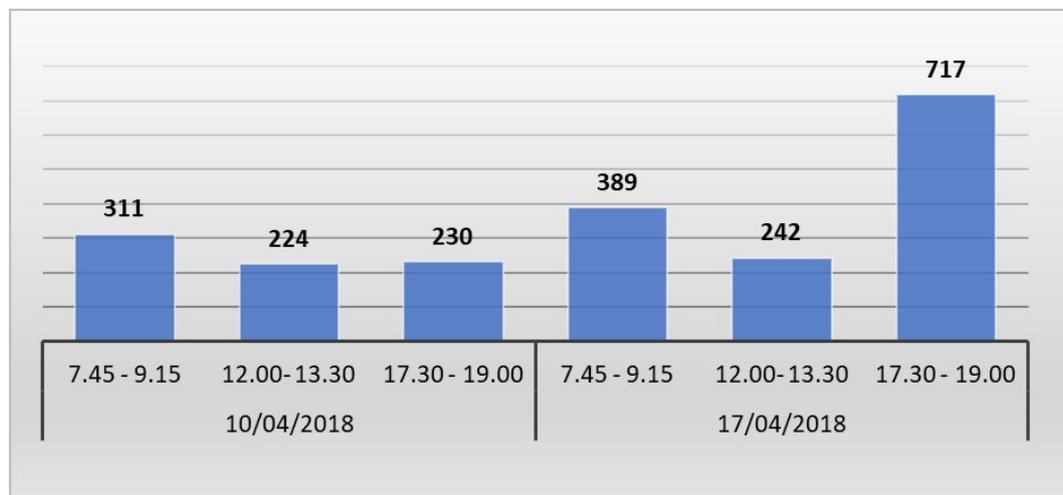
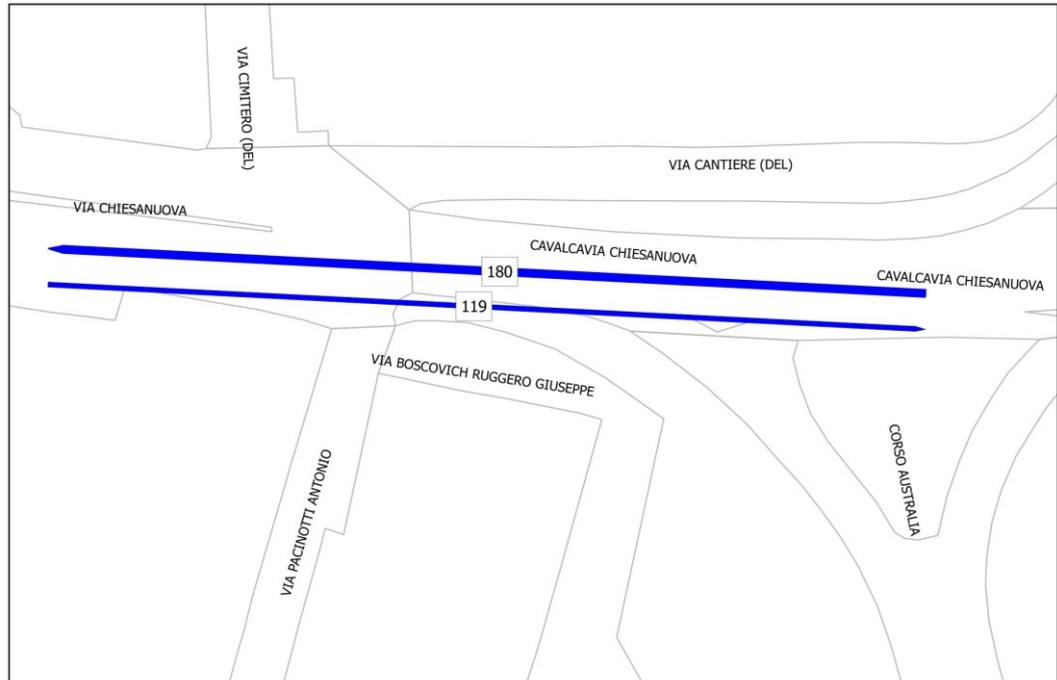
Rispetto al 2009 si riscontra un analogo andamento dei flussi.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

2.1.28 Sezione 29_R.4 - Via Chiesanuova



Commenti:

Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 220 biciclette, principalmente in direzione periferia;
- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 135 biciclette, principalmente in direzione centro.

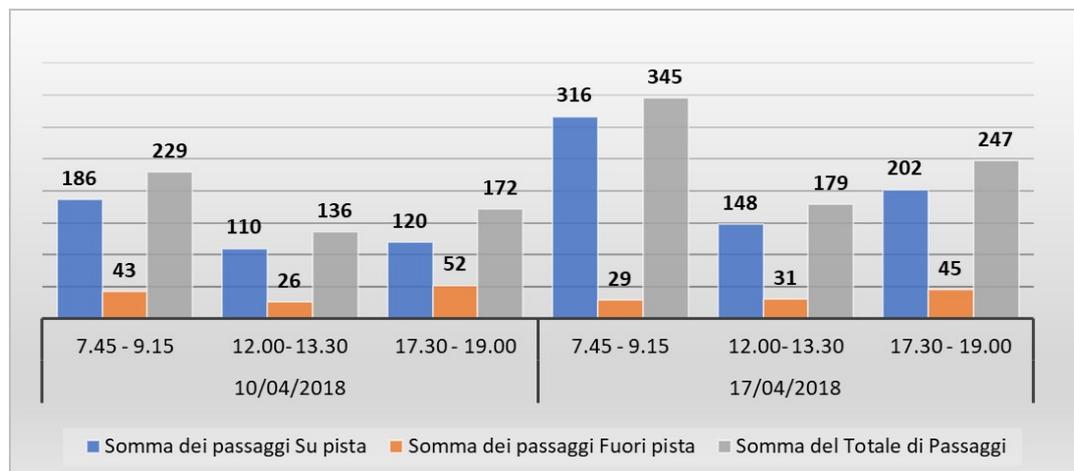
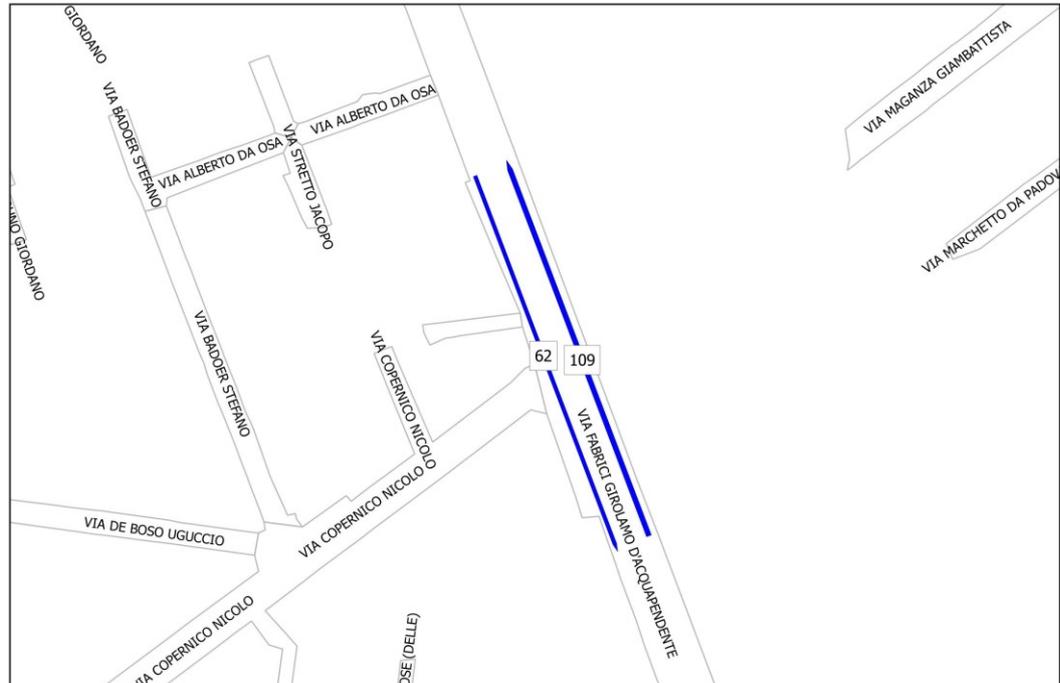
Rispetto al 2009 si riscontra un incremento nei flussi, in particolare nella fascia tardo-pomeridiana.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

2.1.29 Sezione 30_R.11b - Via d'Acquapendente



Commenti:

Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 230 biciclette, principalmente in direzione centro;
- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 165 biciclette, principalmente in direzione periferia.

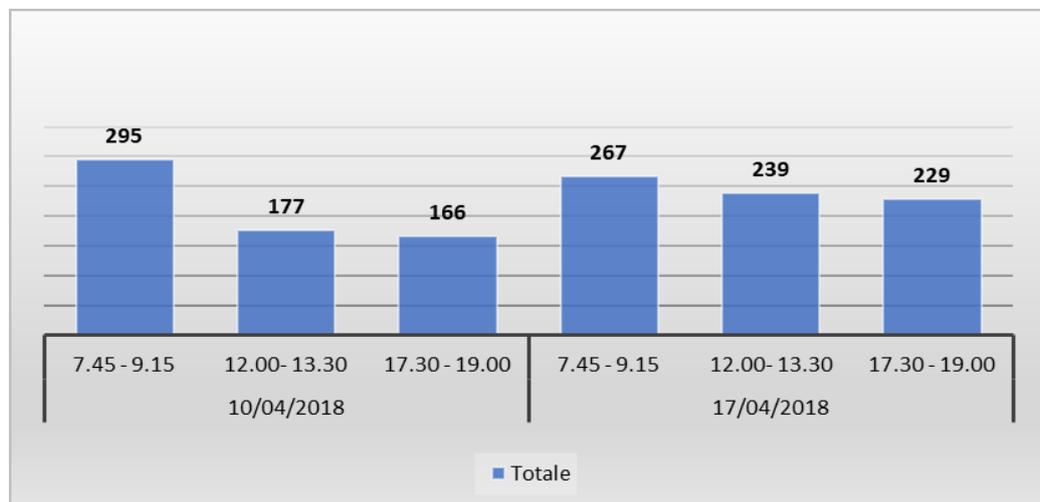
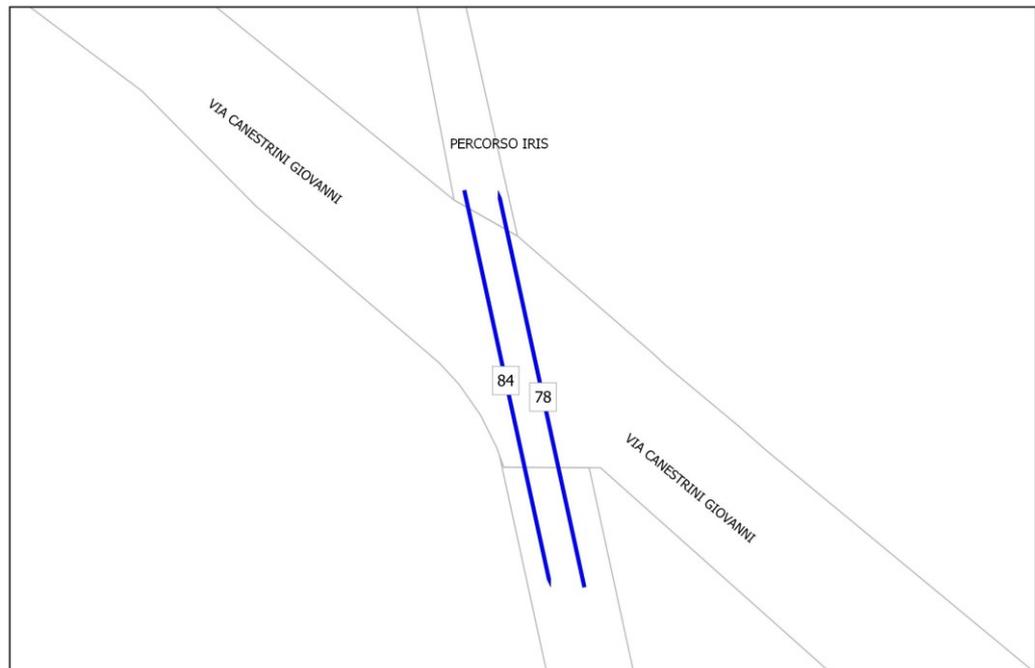
Rispetto al 2009 si riscontra un incremento nei flussi, con analoga distribuzione.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

2.1.30 Sezione 31_R.12e - Percorso Iris



Commenti:

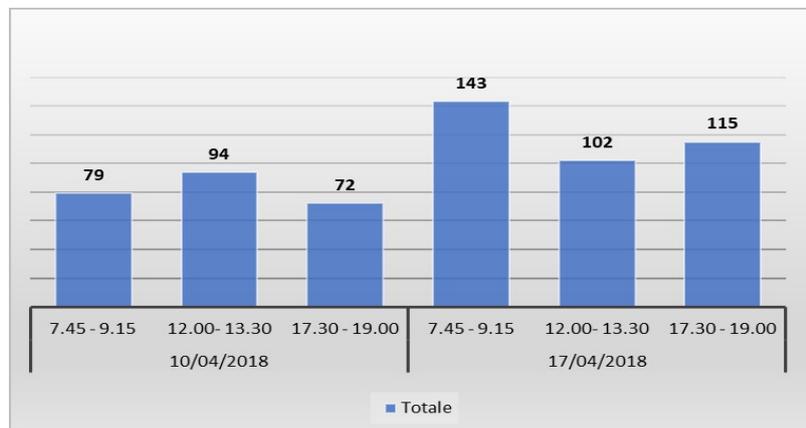
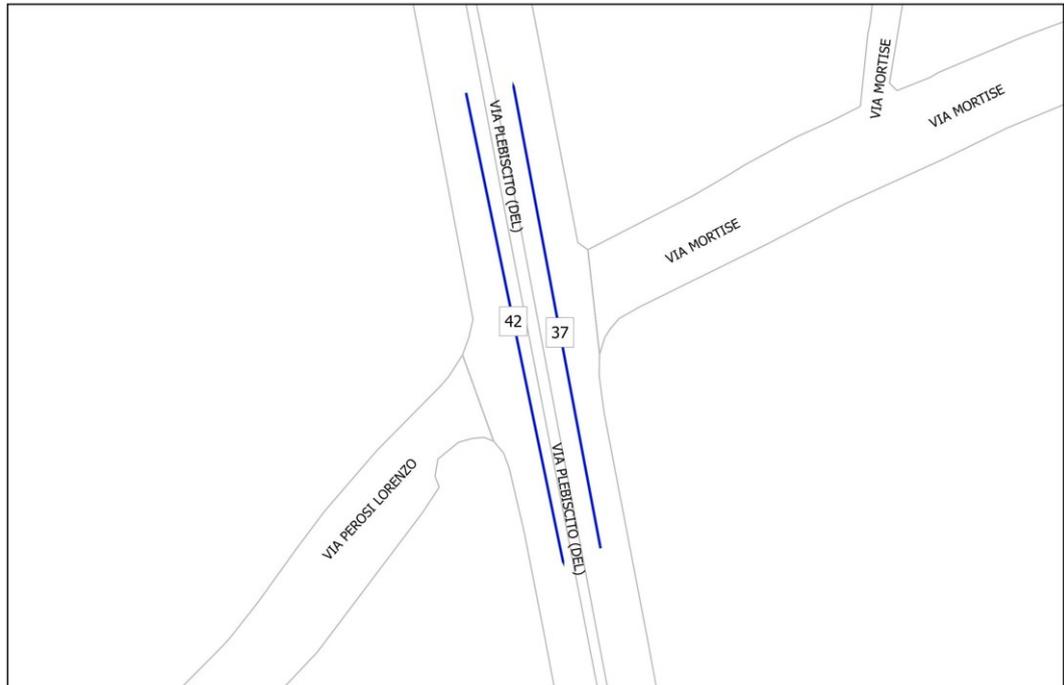
Tale sezione è stata aggiunta per il rilievo del 2018.

Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 178 biciclette, principalmente in direzione centro;
- dalle 12:00 alle 13:30 con flusso orario medio 159 biciclette, principalmente in direzione centro.



2.1.31 Sezione 32_R.19a - Via Plebiscito



Commenti:

Tale sezione è stata aggiunta per il rilievo del 2018.

Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 95 biciclette, principalmente in direzione centro;
- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 77 biciclette, principalmente in direzione periferia.

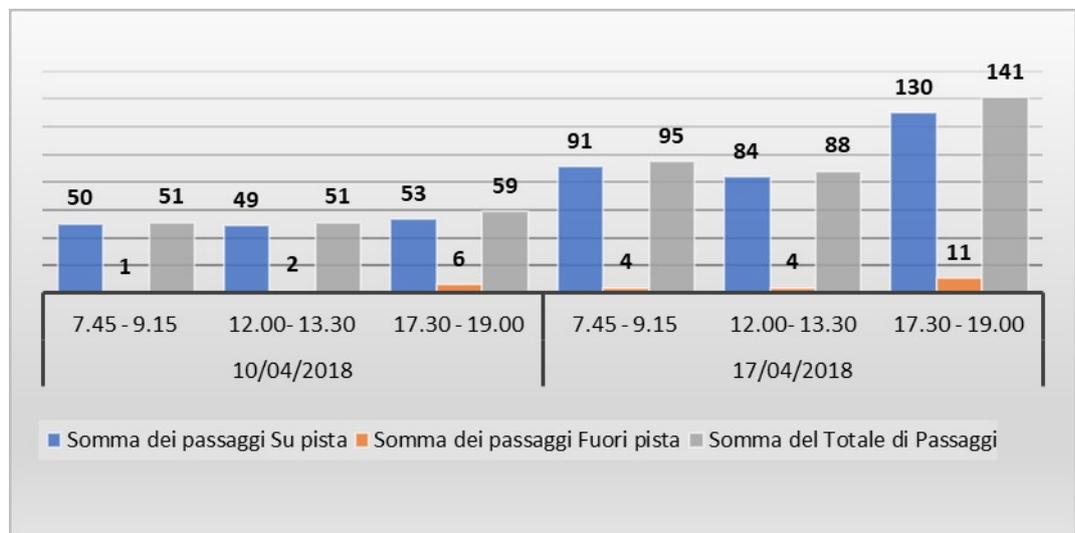
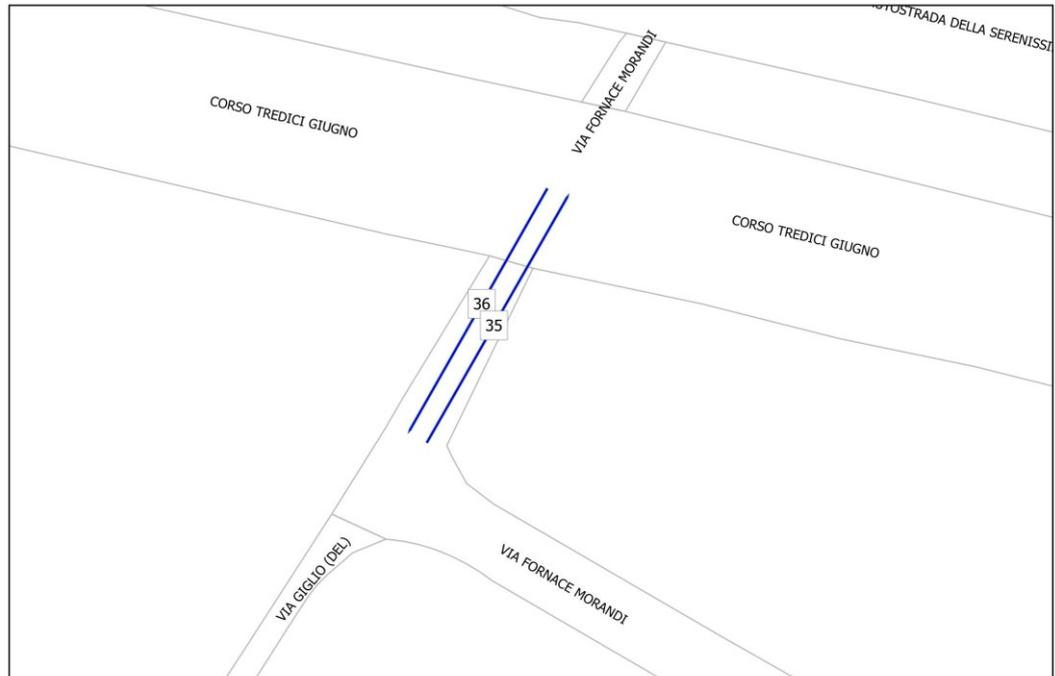
Si noti che molti ciclisti preferiscono passare sul marciapiede rispetto a correre su strada.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

2.1.32 Sezione 33_I.19b - Via del Giglio



Commenti:

Tale sezione è stata aggiunta per il rilievo del 2018.

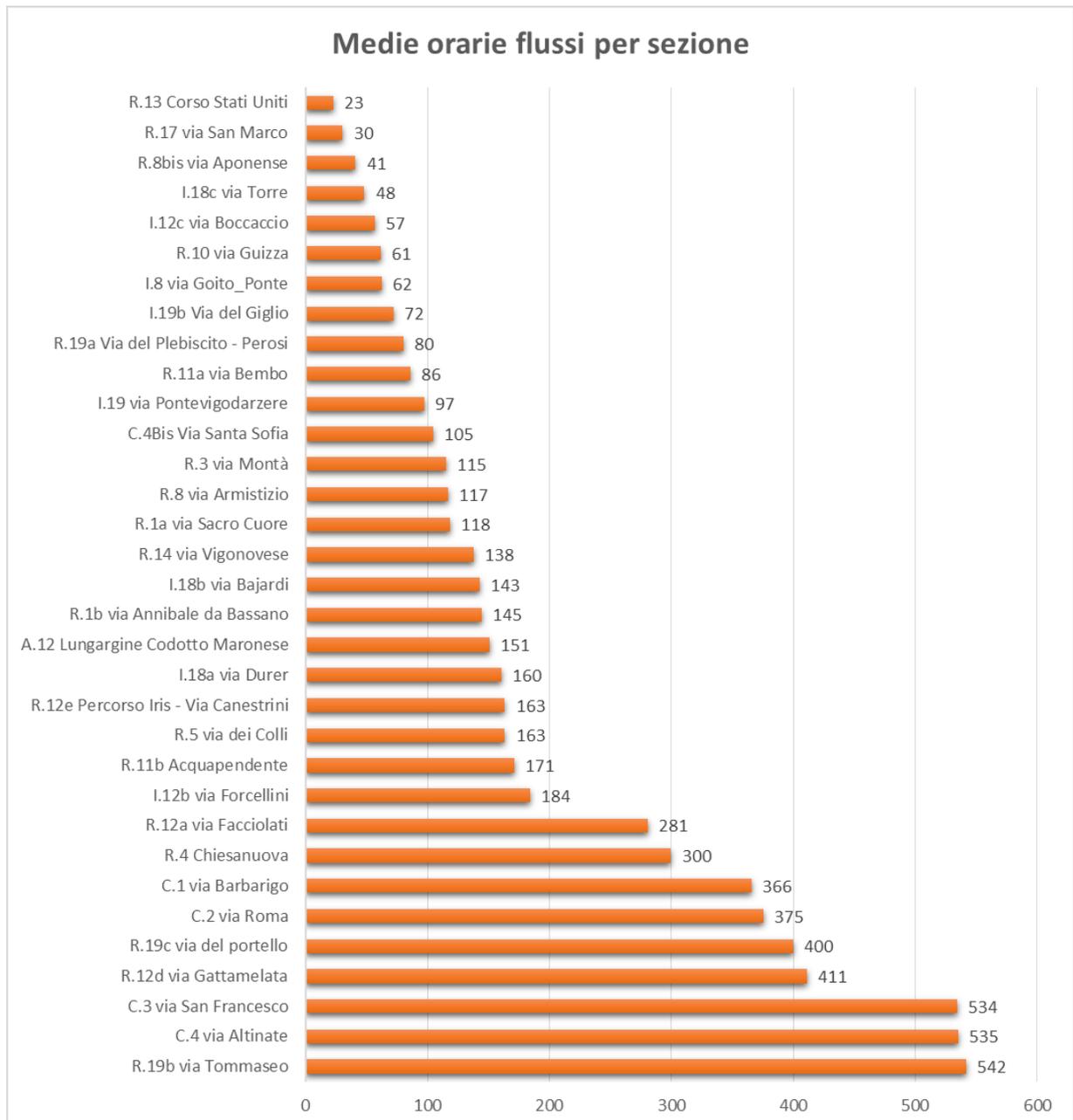
Le fasce orarie in cui è rilevato il maggior numero di passaggi sono:

- dalle 17:30 alle 19:00 con flusso orario medio 94 biciclette, principalmente in direzione periferia;
- dalle 7:45 alle 9:15 con flusso orario medio 63 biciclette, principalmente in direzione centro.



2.2 Sintesi dei risultati

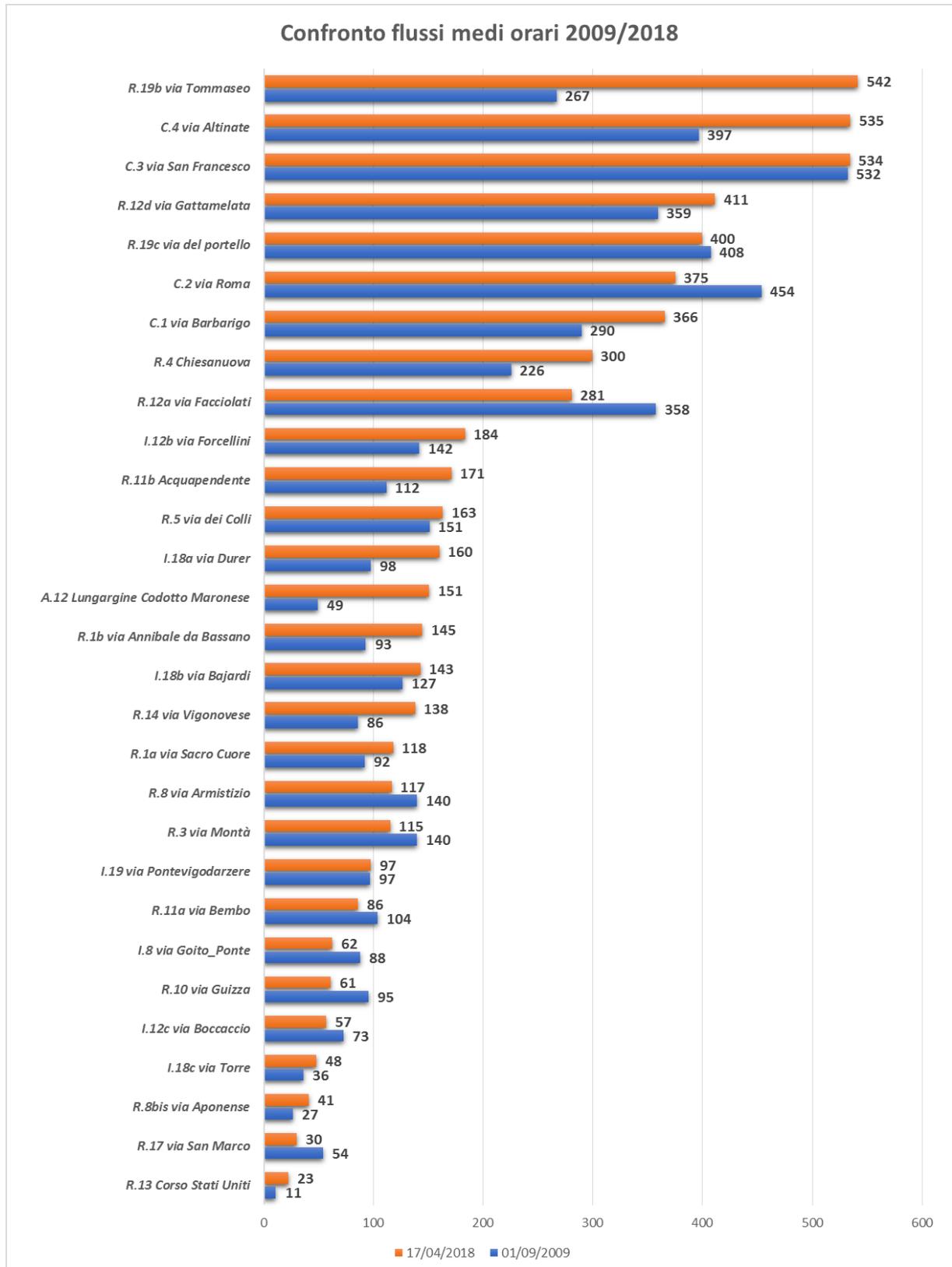
I dati aggregati del monitoraggio consegnano i seguenti elementi di sintesi:





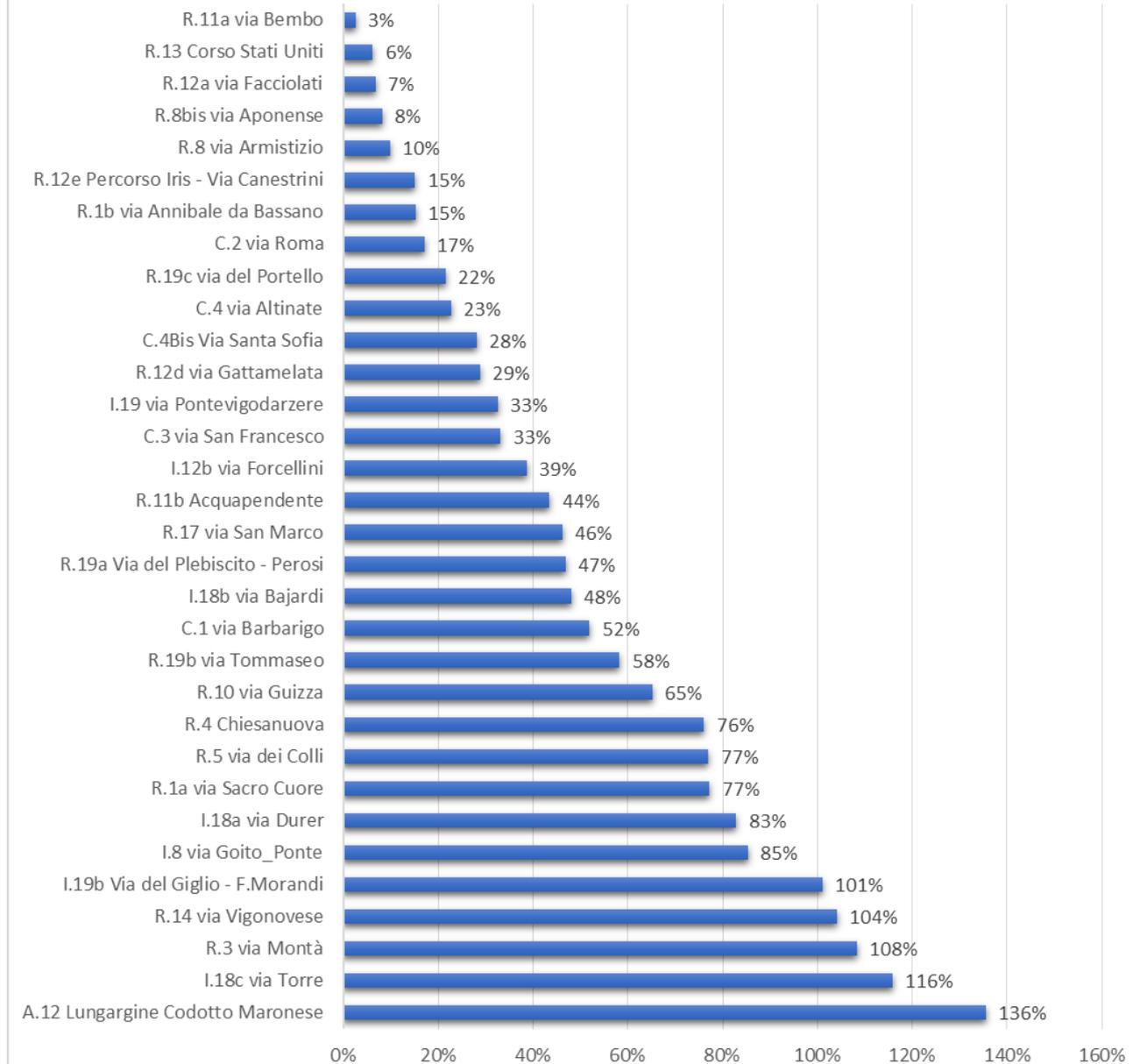
COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi





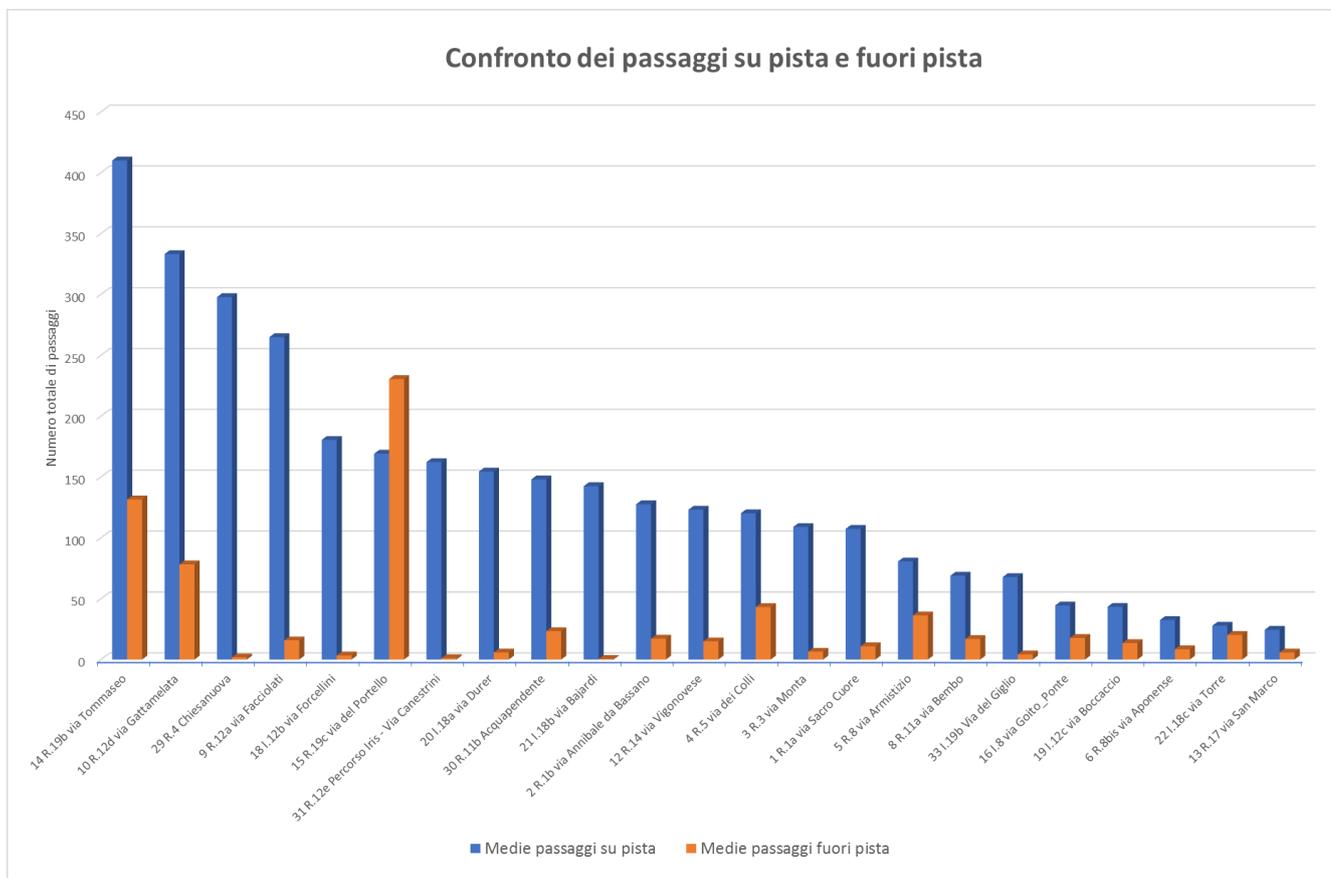
% di differenza tra 10 e 17 Aprile 2018





COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi



La media oraria dei passaggi ciclistici contati conferma che gli itinerari più utilizzati sono quelli all'interno e di diretto collegamento con il centro storico.

Via Venezia/Tommaseo e Altinate raggiungono nel 2018 via S. Francesco tra quelle più frequentate, mettendo in evidenza come sia aumentato in modo considerevole l'uso della bici nei collegamenti universitari della zona centro – Portello – Tommaseo (nel 2009 il campus universitario di via Venezia non era ancora attivo).

Il grafico con i confronti tra 2009 e 2018 mostra un generale aumento della ciclabilità su quasi tutti i punti di misura.

Si registra una riduzione di circa il 30% dei flussi su alcune radiali più esterne (via S. Marco – via Armistizio – via Montà) anche se dotate di infrastrutture ciclistiche.

Una riduzione significativa di circa il 20% si rileva anche su via Facciolati, che rimane tuttavia uno degli assi più utilizzati dai ciclisti. Rispetto al percorso parallelo della pista che attraversa via Canestrini e lambisce il parco Iris, via Facciolati porta quasi un 50% in più di traffico ciclistico.

Un approfondimento su alcuni assi del centro storico.

Via S. Francesco e via Altinate si confermano tra le più utilizzate dai ciclisti. Si tratta di assi diretti di collegamento con il cuore della città da sud-est e da est.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

Via Roma registra una lieve flessione, dovuta senz'altro al consolidamento dell'area pedonale, ma con via Barbarigo costuiscono i principali collegamenti diretti da sud e sud-ovest.

Tutte queste vie sono a senso unico e, a seconda della larghezza di carreggiata, hanno visto l'inserimento di piste ciclabili in corsia nel senso opposto a quello di marcia.

Via S. Francesco, via Altinate e via Roma, nei tratti pedonali, utilizzano la sede di carreggiata nel doppio senso senza alcuna segnaletica specifica di delimitazione.

Via Barbarigo, delle quattro, rimane l'unica a senso unico solo per i veicoli, ma risulta utilizzata regolarmente per il 75% nel senso opposto e si piazza tra le prime 10 vie più utilizzate tra quelle misurate.

Il grafico di confronto tra i martedì del 10 e del 17 aprile mette in evidenza l'influenza delle condizioni meteo sulla scelta del veicolo per gli spostamenti.

La media di riduzione dei passaggi registrati è di circa il 20%. Le differenze principali sono state registrate dove i numeri di transito sono più consistenti. Da qui un paio di riflessioni:

- non esiste sempre una diretta correlazione tra distanza e scelta. È probabile ritenere che ci siano zone nelle quali l'uso sistematico della bicicletta è più consolidato e indipendente dalle condizioni meteorologiche
- le strade periferiche senza alcuna facilitazione per i ciclisti e lungo le quali sono state registrate le differenze minori, hanno ampi margini di sviluppo ciclistico con la realizzazione di adeguate infrastrutture
- la facilità di percorrenza dell'itinerario, sia nella pavimentazione che nelle differenze di quota da compiere, influiscono maggiormente sulla scelta (il lungargine Codotto Maronese è un acquitrino con la pioggia; le provenienze da Torre per il centro richiedono tre cambi di quota con sovrappassi e sottopassi lungo il percorso; via Montà non ha ciclabile per un lungo tratto e vede un allungamento con la nuova viabilità verso la circonvallazione).

Per quanto riguarda l'analisi sull'utilizzo della pista, si rileva che la stessa è generalmente impiegata quando è presente. Via del Portello e via Venezia/Tommaseo risultano essere i tratti meno utilizzati, a conferma dell'elevata frequenza studentesca universitaria e dell'occupazione pedonale della pista (via del Portello) durante tutto l'arco del giorno.

Alcuni commenti dei rilevatori hanno messo in evidenza l'utilizzo improprio del marciapiede in presenza di pista ciclabile su corsia (via del Plebiscito, via Gattamelata e via Goito).

3 QUESTIONARIO

Attraverso il portale del Comune di Padova (www.padovanet.it), nel mese di aprile 2018 è stato proposto un questionario specifico sulla mobilità ciclistica, confrontato poi con quello del Piano del 2009.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

Le domande del questionario sono le seguenti:

QUESTIONARIO SULLA MOBILITÀ CICLABILE

Codice di Avviamento Postale intervistato

1. Quanto utilizza la bicicletta?

- 1 - Raramente
- 2 - Qualche volta alla settimana
- 3 - Tutti i giorni
- 4 - Solo nel fine settimana

2. Se hai risposto raramente, perché? (massimo 2 risposte)

- 1 - È pericoloso
- 2 - È faticoso pedalare
- 3 - Respiro troppo smog
- 4 - Temo il maltempo
- 5 - Non saprei o altro

3. Per quale motivo usa la bicicletta? (massimo 2 risposte)

- 1 - Andare al lavoro
- 2 - Svolgere il mio lavoro
- 3 - Tempo libero o sport
- 4 - Andare a scuola /università
- 5 - Uffici, acquisti o cure mediche

4. Perché scegli la bicicletta? (massimo 2 risposte)

- 1 - Abitudine
- 2 - Economicità
- 3 - Durata del viaggio
- 4 - Traffico
- 5 - Sicurezza
- 6 - Comfort
- 7 - Libertà di movimento
- 8 - Mancanza di alternative

5. Usa solo la bici o usa anche altri mezzi? (massimo 2 risposte)

- 1 - Piedi
- 2 - Auto
- 3 - Moto
- 4 - Autobus/tram

6. Quando piove quale altro mezzo usa? (massimo 2 risposte)

- 1 - Piedi
- 2 - Auto
- 3 - Moto
- 4 - Autobus/tram

7. Che cosa vorrebbe migliorare nei percorsi ciclabili? (massimo 2 risposte)

- 1 - Informazione sui percorsi
- 2 - Segnaletica
- 3 - Attraversamenti alle intersezioni
- 4 - Superficie stradale
- 5 - Illuminazione
- 6 - Maggior numero di rastrelliere



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

7 - Noleggio bici più diffuso

8. Secondo lei quali sono gli ostacoli maggiori all'utilizzo della bicicletta? (massimo 2 risposte)

1 - Scarsità di piste ciclabili protette

2 - Mancanza di spazi per la sosta e/o rischio di furto

3 - L'inquinamento

4 - Indisciplina degli automobilisti

5 - Pericolosità delle strade e degli incroci

6 - Il maltempo (pioggia, freddo)

7 - Altro (indicare)

9. Quali sono secondo lei tre incroci o punti pericolosi?

[risposta aperta]

10. Ha qualche cosa da suggerire sulla mobilità ciclabile?

[risposta aperta]

Il confronto negli anni mette in relazione anche un questionario sulla mobilità somministrato nel 2005. I campioni di rilievo sono diversi in tutte e tre le tornate di questionario, per cui il confronto risulta in alcune parti debole per ciò che riguarda i singoli dati di risultato. Tuttavia, messi insieme danno degli ottimi esiti nella misurazione della tendenza relativa alla frequenza di utilizzo, alle motivazioni nell'uso, alla percezione di sicurezza, alle esigenze e aspettative dell'utente ciclista.

Nel 2005 si trattava di un questionario rivolto a tutti gli utenti della strada in un'analisi da Mobility Management.

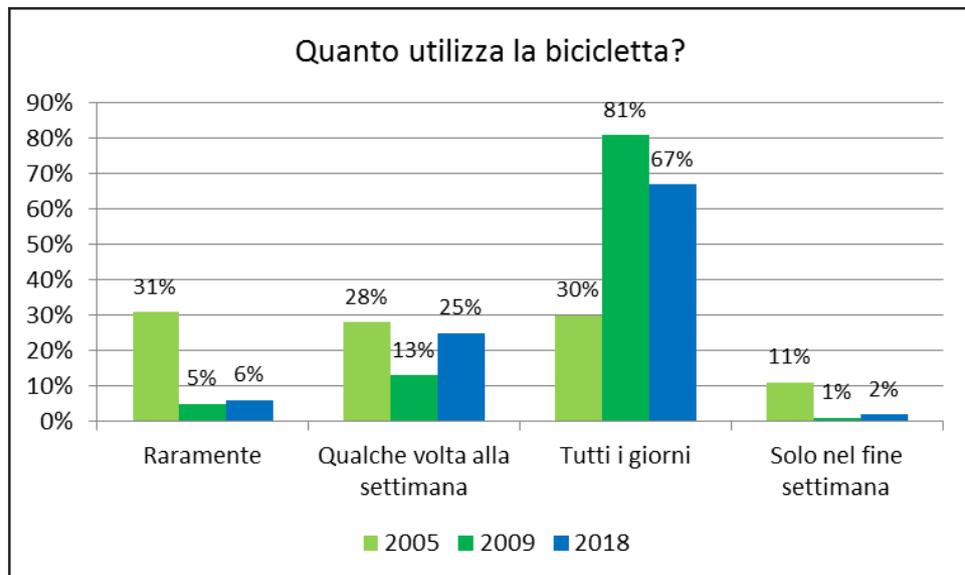
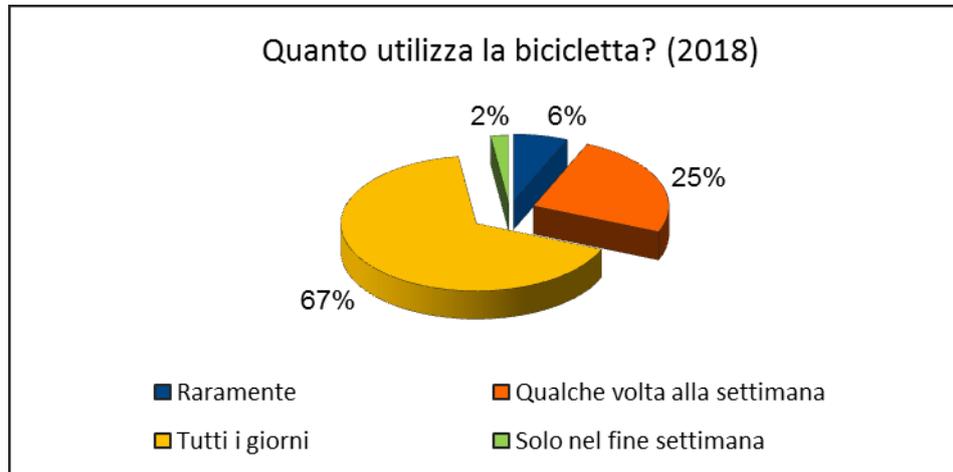
Nel 2009, 531 interviste furono rivolte ad un campione di ciclisti monitorati.

Nel 2018, 847 questionari sono stati compilati online.

Di seguito sono rappresentati i grafici e le tabelle di sintesi delle risposte.

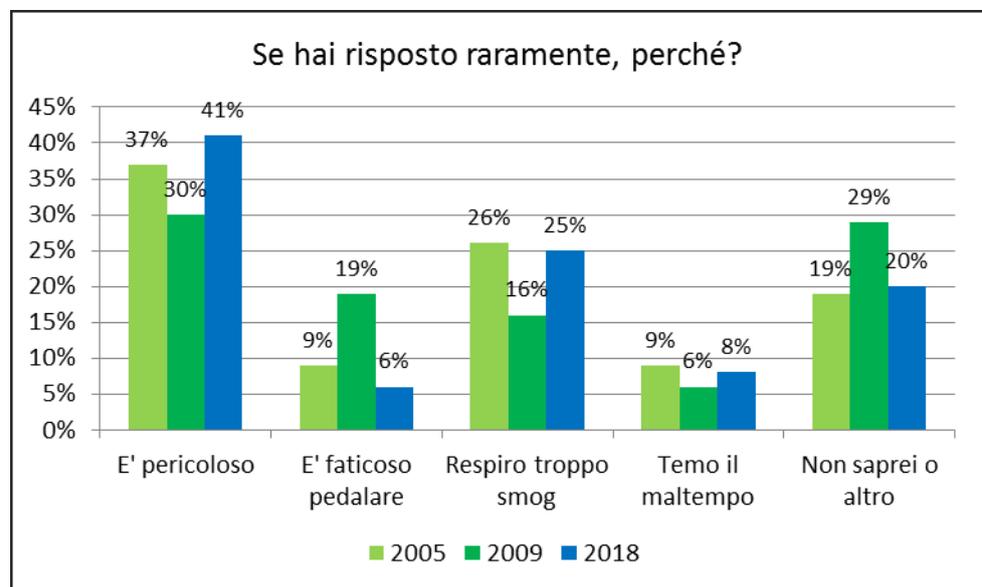
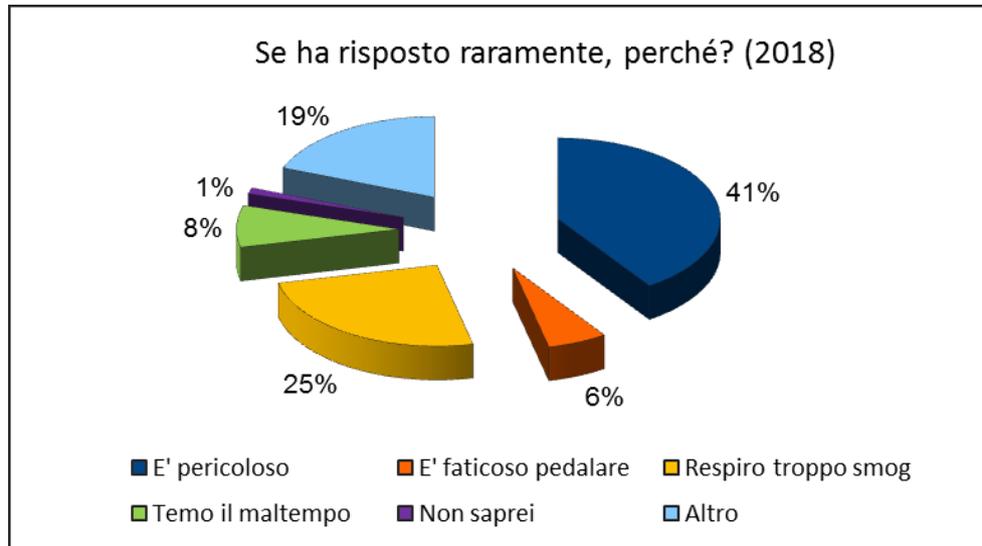


Quanto utilizza la bicicletta?





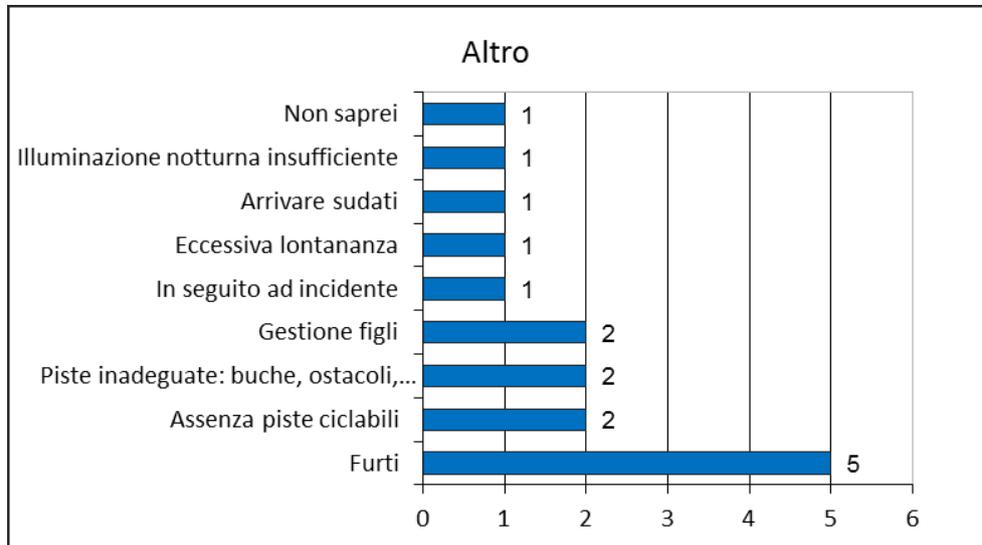
Se ha risposto raramente, perché?





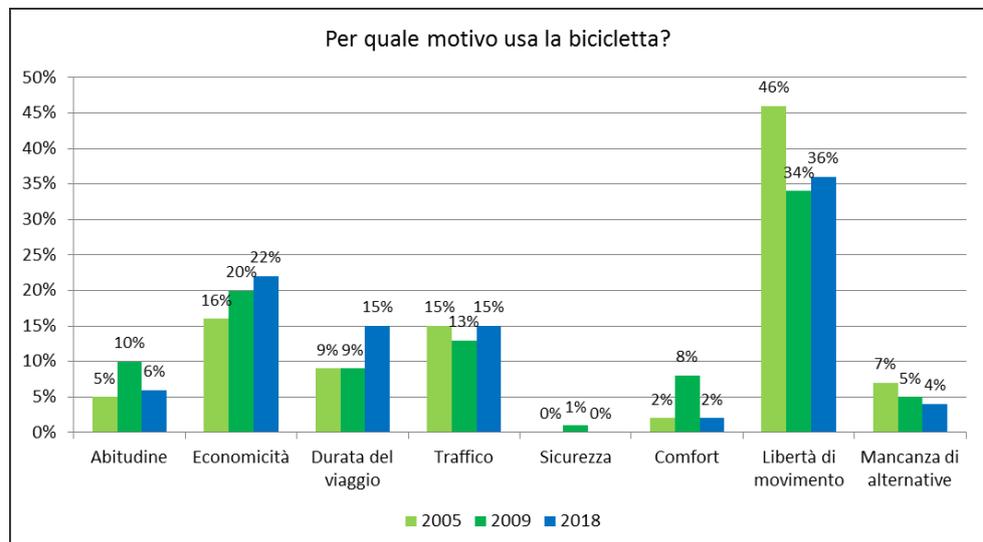
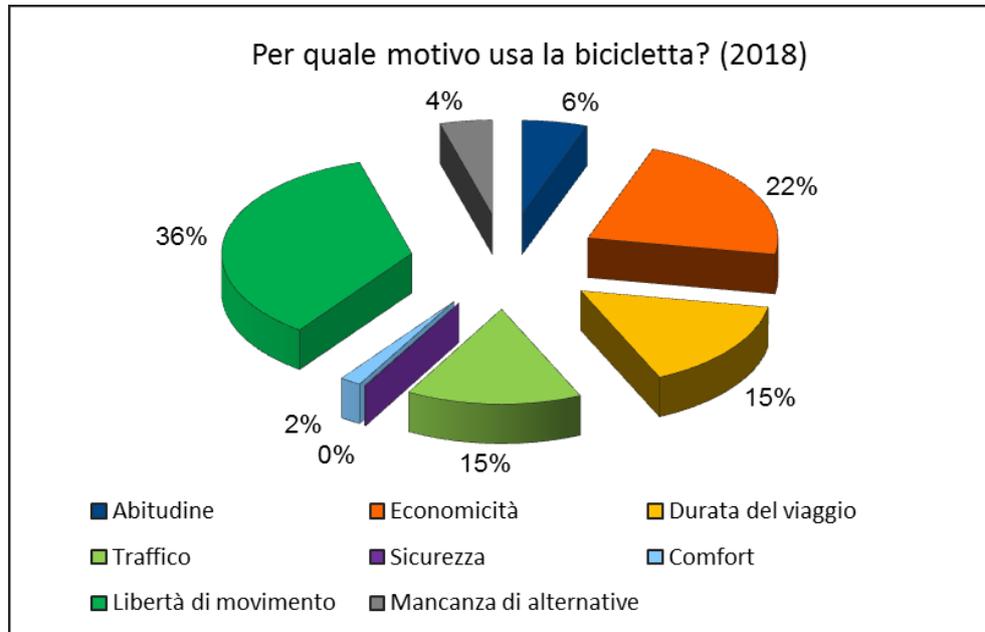
COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi



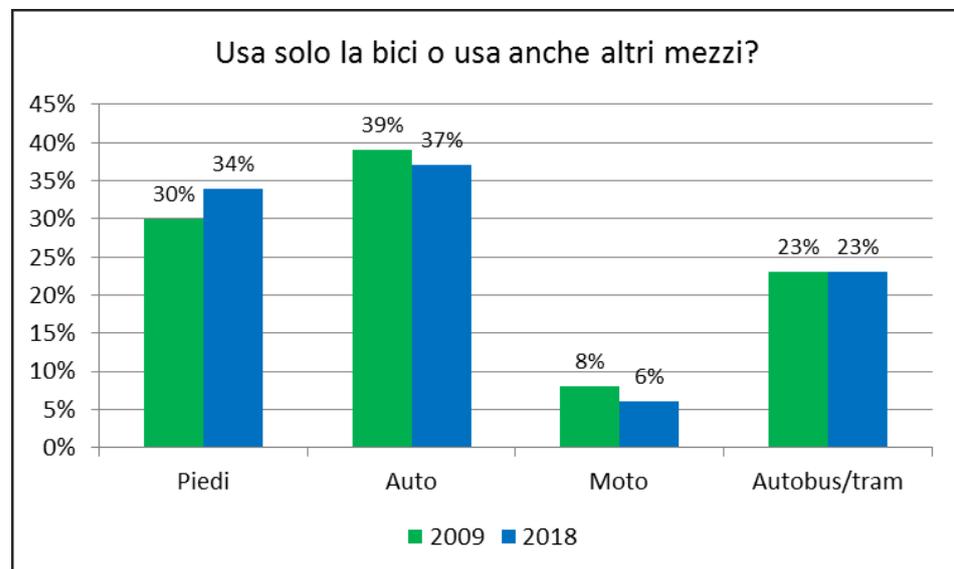
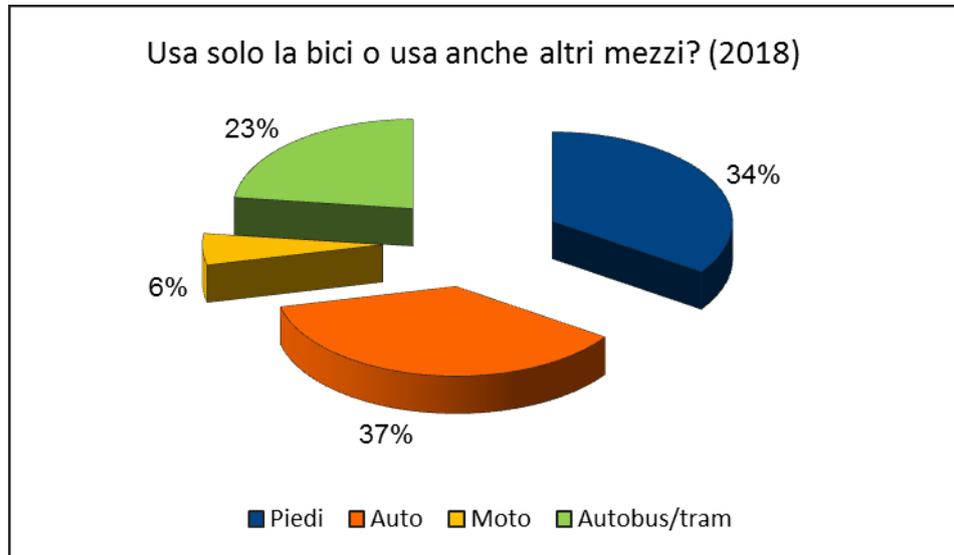


Per quale motivo usa la bicicletta?



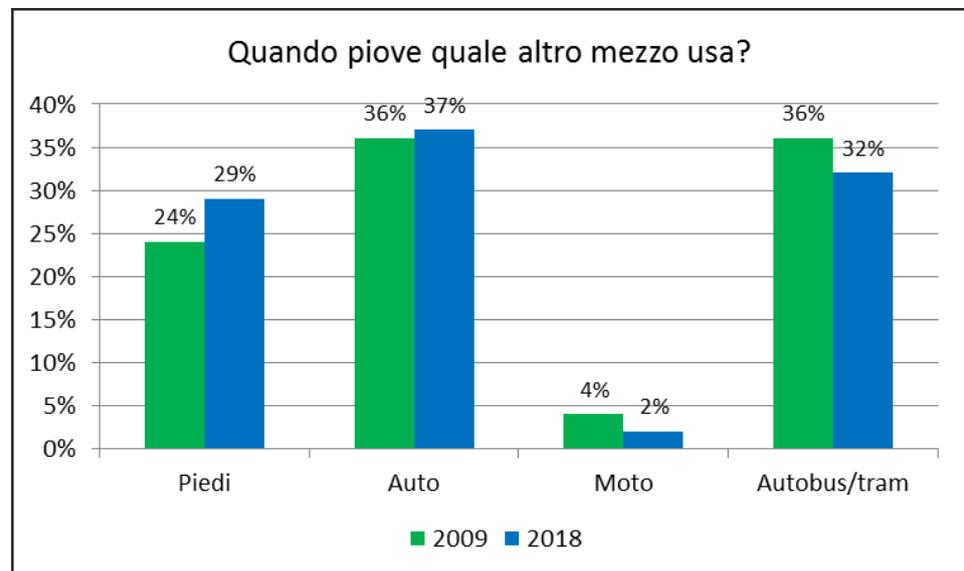
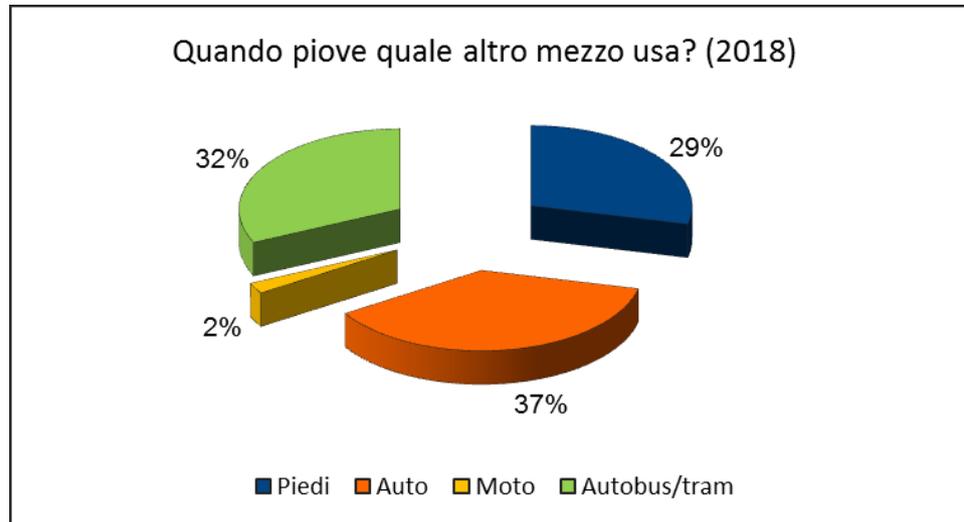


Usa solo la bici o usa anche altri mezzi?



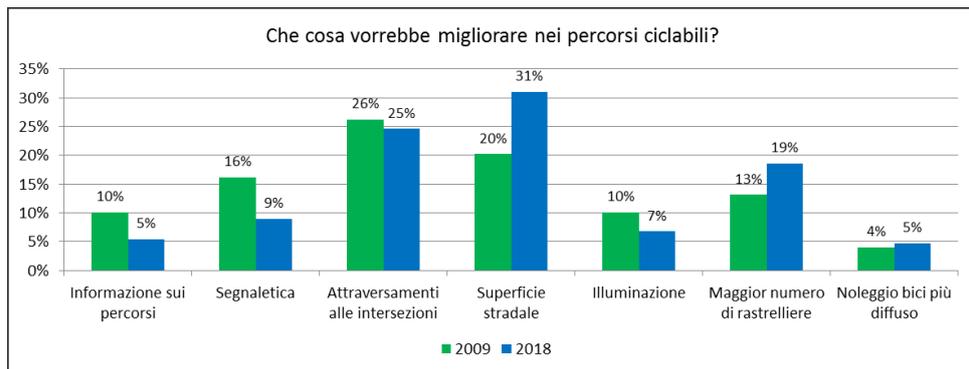
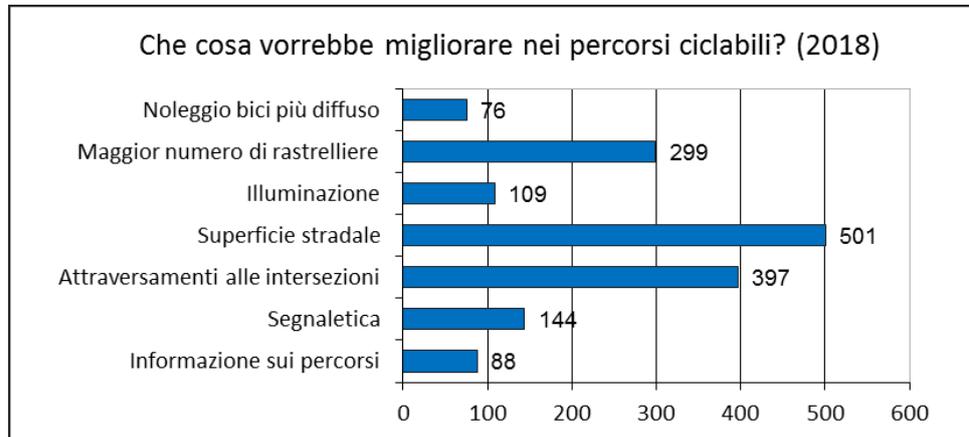


Quando piove quale altro mezzo usa?





Che cosa vorrebbe migliorare nei percorsi ciclabili?

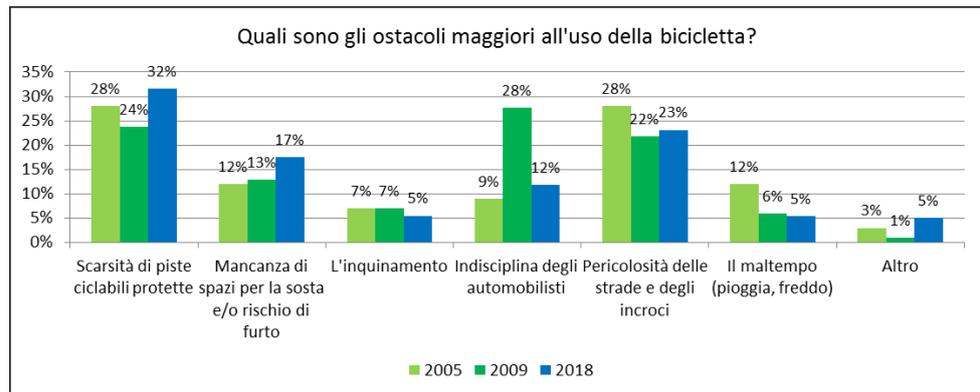


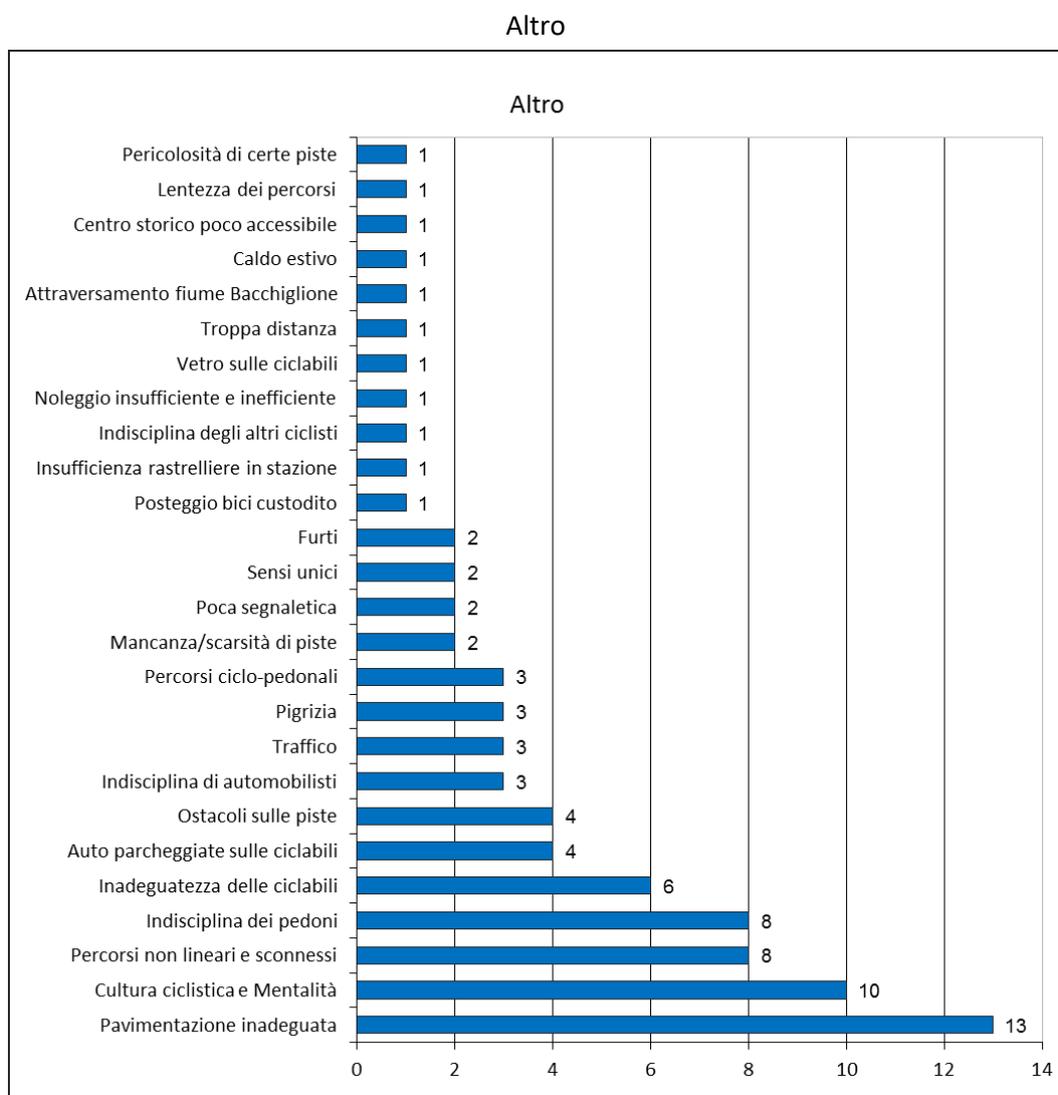


COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

Secondo lei quali sono gli ostacoli maggiori all'utilizzo della bicicletta?





3.1 Sintesi dei risultati

I principali risultati che si vogliono mettere in evidenza sono i seguenti:

- c'è una maggior consapevolezza sui motivi che orientano la scelta della bicicletta come mezzo di trasporto, in particolare sulla libertà e durata dello spostamento; in aumento significativo anche la sua economicità
- la percezione di pericolo risulta ancora molto elevata e in crescita. La mancata protezione degli itinerari, delle intersezioni stradali e la qualità della superficie di transito emergono come aspetti da curare e migliorare nell'offerta
- chi usa sistematicamente la bicicletta, in alternativa dopo l'auto, va soprattutto a piedi, confermando che gli spostamenti sono brevi. Se la disponibilità di fare uno



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

spostamento può arrivare a 15 minuti, per più di un terzo di chi usa la bicicletta le distanze non superano i 2Km

- sosta, furti, noleggio bici e segnaletica sono sentiti come problemi ma non spiccano nelle osservazioni come in realtà sembra dal percepito dei bisogni
- traffico, inquinamento, condizioni meteorologiche e comportamento degli automobilisti hanno apparentemente perso peso, anche se in contraddizione con la percezione di pericolosità, la richiesta di protezione e i dati sugli incidenti sulle strade e alle intersezioni di maggior frequenza.



4 SICUREZZA CICLISTICA

4.1 Incidentalità

La Polizia Locale dispone di uno specifico programma di gestione dell'incidentalità. L'applicazione consente di estrapolare i dati in forma geolocalizzata e di restituire la mappa dell'incidentalità in forma molto dettagliata.

Tramite un programma di gestione dati GIS, è stato quindi possibile rappresentare la situazione degli incidenti che hanno coinvolto i ciclisti in città dal 2012 al 2017 e quindi evidenziare, tramite punti di raggruppamento nell'arco di 100 metri da un centroide di poligono geografico, le principali concentrazioni di infortuni e le vie più critiche della città.

Si ritiene quindi importante la lettura della mappa per le valutazioni anche di dettaglio.

Di seguito sono rappresentate alcune tabelle che mostrano la stagionalità degli incidenti che coinvolgono i ciclisti.

Anno	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Totali
2012	10	3	18	14	7	20	12	11	11	16	8	7	137
2013	8	3	7	4	9	14	21	12	29	29	36	9	181
2014	19	20	18	28	41	26	27	11	40	42	34	21	327
2015	26	25	30	26	29	28	26	13	33	26	34	21	317
2016	25	26	20	27	26	29	34	14	29	42	29	28	329
2017	20	21	29	32	35	28	23	21	23	35	28	15	310

La tabella mette in evidenza una differenza consistente dei dati rilevati tra il 2012/2013 con gli anni dal 2014 al 2017.

La motivazione di tale differenza è legata al passaggio da un sistema informatico di rilevamento ad uno successivo, per cui i dati dei due anni non sono stati inseriti in maniera omogenea.

In realtà, il numero di incidenti/anno che coinvolgono i ciclisti si attesta tra i 300 e i 320. Il peso dell'incidentalità che coinvolge i ciclisti corrisponde a circa il 20% degli incidenti rilevati ogni anno dalla Polizia Locale, dimostrando che la mobilità ciclistica ha un peso sia di presenza ma anche di necessaria attenzione per renderne più sicura la mobilità.

Interessante la visualizzazione stagionale degli incidenti, che vede i picchi nei mesi tra settembre e novembre.

Numero di incidenti in base alla tipologia di scontro	
Dettaglio_scontro	Media/anno
Scontro frontale/laterale DX fra veicoli in marcia	76 28%



Scontro frontale/laterale SX fra veicoli in marcia	73	27%
Scontro laterale fra veicoli in marcia	40	15%
Infortunio per caduta da veicolo	21	8%
Tamponamento	11	4%
Veicolo in marcia contro veicolo fermo	11	4%
Scontro frontale fra veicoli in marcia	10	4%
Investimento di pedone	8	3%
Ribaltamento senza urto contro ostacolo fisso	5	2%
Infortunio per sola frenata improvvisa	4	1%
Veicolo in marcia contro ostacolo fisso	3	1%
Veicolo in marcia contro veicolo in sosta	3	1%
Veicolo in marcia contro ostacolo accidentale	2	1%
Veicolo in marcia contro veicolo arresto	1	0%
Tamponamento Multiplo	1	0%
Fuoriuscita dalla sede stradale	0	0%
Veicoli in marcia contro veicolo fermo	0	0%
Veicolo in marcia contro veicoli in arresto	0	0%
Veicolo in marcia contro veicoli in sosta	0	0%

I numeri indicati in questa tabella si riferiscono alla media annuale relativa alla dinamica d'incidente. Ciò che emerge è che il 70% degli incidenti che coinvolgono i ciclisti avviene con impatti laterali e ciò può corrispondere principalmente ad incidenti agli incroci.

I frontali sono limitati al 4%, mentre la caduta dalla bicicletta senza impatto con altri veicoli arriva all'11%, probabilmente in parte a causa del fondo stradale (rotaia, buche, superfici sconnesse o sdruciolevoli, ...).

4.2 Sicurezza percepita

Utilizzando il medesimo strumento di geolocalizzazione degli incidenti registrati dalla Polizia Locale è stato possibile mappare la percezione di pericolo ciclistico, attraverso i dati forniti dal questionario e da un'applicazione GIS dell'Università di Padova su web "Piste Riciclabili".

I risultati sono stati poi combinati tra loro per rappresentare le zone più pericolose e percepite come pericolose, così da intuire dove risulta più urgente intervenire con adeguate misure di riduzione della pericolosità.

Per ciò che riguarda il questionario, le strade e le intersezioni considerate più pericolose sono le seguenti (la tabella non mostra le segnalazioni inferiori a 10):



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

Bassanello (di cui incrocio Via Goito 5)	79
Via Gattamelata (di cui: incrocio Facciolati 23, incrocio Giustiniani -Sografi 11, incrocio Via Ariosto 3, Via Modena 1, incrocio Cornaro 1, incrocio Filiasi 2)	61
Via Facciolati (di cui: incrocio Via Perin 1, incrocio Via Riccoboni 1, incrocio Via Forcellini 1, Via Palesa 1)	56
Corso Milano (di cui: anche incrocio Via Dante 8, Rotonda Corso Milano 4, Incrocio Via Orsini 2)	50
Via Tiziano Aspetti	42
Via Chiesanuova (di cui Cavalcavia Chiesanuova 12)	34
Cavalcavia e Rotonda Borgomagno (di cui: incrocio Via Liberi 1, Via Toti 1)	32
Via Belzoni (di cui: incrocio Vie Ognissanti - Portello 6, incrocio Via Tiepolo 1, incrocio Via Altinate 16)	29
Ospedale (di cui rotonda Ospedale 5)	27
Corso del Popolo (di cui incrocio Stazione 3)	26
Viale Codalunga (di cui Cavalcavia Codalunga 2, Rotonda Mazzini - Giotto 7, Rotonda Trieste 7, Rotonda Via Tommaseo 1)	25
Corso Vittorio Emanuele II (di cui: incrocio Prato della Valle 7, Piazzale Santa Croce 3)	20
Via Plebiscito (di cui: Cavalcavia Plebiscito 2, Rotonda Viotti - Bajardi 2, Rotonda Plebiscito 1)	20
Via Falloppio	19
Piazzale Stazione	19
Via Buonarroti (di cui: incrocio Via Toti 2, Rotonda Vianello - Guicciardini 8, Rotonda Buonarroti 2, incrocio Via Minio 1)	18
Via Manzoni (di cui: incrocio Via Bottazzo 1, via Crescini 1, via Leopardi 3, Rotonda Bruno - D'Acquapendente 5)	17
Via Gozzi (di cui: incrocio Via Trieste 7, Via Venezia 3)	16
Via Cavalletto (di cui: incrocio Via Cadorna 1, incrocio Via Paoli 1)	15
Piazzale Pontecorvo (di cui incrocio Via Sanmicheli 1)	14
Piazzale Mazzini (di cui: incrocio Via Giotto 1, via Petrarca 1, Via Pellegrino 1)	14
Via Giustiniani (di cui rotonda Giustiniani-Falloppio 7)	13
Via Morgagni (di cui: incrocio Ponte San Omizzolo - Via Meneghetti 3, Rotonda Morgagni 2)	13
Ponte di Voltabarozzo	13
Via Sorio (di cui: incrocio Via Castelfidardo 1, Via Libia 1, Via Mentana 1, Via dei Mille 1, Rotonda Cernaia 4)	13



Via D'acquapendente (di cui: Rotonda Bruno - Manzoni 6, incrocio Via Tre Garofani 1)	12
Ponti Romani e Tito Livio	12
Via San Massimo (di cui incrocio Vicolo San Massimo 2)	12
Via Cavallotti	11
Via Vigonovese (di cui: incrocio tangenziale 2, incrocio Lungargine Terranegra 4)	11
Corso Stati Uniti (di cui: incrocio inversione a U 1, Cavalcavia Camin 1)	11
Rotonda Saracinesca (di cui Ponte Saracinesca 1)	11
Via San Francesco (di cui: incrocio Via del Santo 3, incrocio Riviera Tito Livio 1, Via Galilei 1, Via Zabarella 1, Via Cesarotti 1)	10
Via Trieste (di cui: incrocio Corso del popolo 5)	10
Via Guizza (di cui S. Agostino 2)	10

In generale, le segnalazioni di pericolosità si riferiscono ai seguenti ambiti e situazioni:

Tutte le rotonde	16
Percorso del tram	7
Strade senza ciclabili	4
Auto sulle ciclabili	4
Percorsi in contromano	3
Uscite dei passi carrai	3
Attraversamenti in prossimità di rotonde	2
Percorsi ciclopedonali	2
Incroci di strade con svolta a destra e ciclabili	2
Attraversamenti pedonali	2
Paletti sulle ciclabili	1
Strade a senso unico e con poco marciapiede	1
Strade strette a doppio senso di circolazione	1

4.3 Sintesi dei risultati

I principali risultati sono rappresentati e facilmente leggibili nella specifica tavola di analisi, confermando una generale corrispondenza tra dati oggettivi rilevati dalla Polizia Locale e percezione di pericolosità segnalata dagli utenti. Si vogliono mettere in evidenza i seguenti:



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI

BMP 2018 – 2022
Bici Masterplan di Padova
Analisi

- gli incidenti con infortunio che coinvolgono i ciclisti in città sono mediamente 1 al giorno. La probabilità è chiaramente legata all'elevata quantità di traffico ciclistico urbano
- esiste una diretta correlazione tra quantità di traffico e incidentalità ciclistica, e questa correlazione si concentra nei nodi principali di traffico (in particolare Bassanello, Stanga, Savonarola e Pontecorvo)
- via Tiziano Aspetti, con corso del Popolo e piazza Mazzini a nord, il nodo del Bassanello con via Cavallotti a sud, via Vicenza e corso Milano a ovest, via Stoppato/Gattamelata e Facciolati a sud/est, come tratti stradali di una certa estensione, risultano i più pericolosi sull'intera lunghezza. Questi tratti stradali per una buona parte della loro estensione non hanno alcuna facilitazione a favore della ciclabilità.

5 EUROPEAN CYCLING CHALLENGE (ECC) 2017

Negli scorsi anni l'Unione Europea ha promosso una competizione ciclistica tra città che ha coinvolto i cittadini europei, con l'intento di promuovere l'uso sistematico della bicicletta in ambito urbano, attraverso l'iscrizione personale e l'installazione di un'applicazione su smartphone.

La città di Padova ha partecipato fino al 2017. Con i dati GPS di feedback è stato possibile mappare gli spostamenti e quantificarne alcuni dati, rappresentati nelle successive tabelle.

I dati rappresentati sono senz'altro interessanti, anche se va ricordato che il campione di riferimento è limitato agli iscritti e all'effettivo utilizzo dell'applicazione, dal quale discende la validità del dato.

Viaggi validi con velocità media < 30Km/h	11.663
Distanza media percorsa	4.32 Km
Velocità media	13.4 Km/h

Sulle motivazioni degli spostamenti è stato inoltre possibile quantificarne le cause. Più della metà di quelli registrati avviene per motivi di lavoro.

Spostamenti casa – lavoro	3.793	65%
Spostamenti casa – scuola	834	14%
Spostamenti tempo libero	1.163	20%



6 TRAFFICO CICLISTICO QUOTIDIANO E RIPARTIZIONE MODALE

6.1 Stima dei flussi ciclistici

I rilievi di traffico ciclistico monitorato nelle due giornate hanno messo in evidenza i flussi nelle tre fasce di punta. Sulla base di riferimenti storici e consolidati, è possibile assegnare alla punta della mattina un peso di circa il 10% degli spostamenti nelle 24 ore. È stata quindi rappresentata la classifica delle strade più ciclabili della città, considerando il fatto che il peso della distribuzione dei flussi è massima nelle aree centrali e va diminuendo verso la periferia.

6.2 Ripartizione modale

Dai flussi misurati e con l'assegnazione del Traffico Giornaliero Medio (TGM) sugli assi monitorati è possibile stimare un peso di spostamenti quotidiani tra i 155.000 e i 160.000 spostamenti ciclistici nella settimana feriale.

Questi numeri consentono di assegnare una percentuale tra il 19 e il 20% nella ripartizione modale degli spostamenti sistematici urbani, confermando un incremento del 2-3% previsto rispetto alle stime del 2009.

7 SINTESI E VALUTAZIONI CONCLUSIVE

I dati di rilievo hanno evidenziato questi principali aspetti:

- l'aumento medio di spostamenti in bici ammonta a circa il 13% rispetto al 2009, confermando i numeri di 9 anni fa nelle vie del centro, ma con differenze in aumento che arrivano anche al raddoppio, in particolare su via Venezia, in corrispondenza del Campus Universitario, che nel 2009 non era ancora in funzione
- con tale aumento è possibile stimare un numero di spostamenti al giorno in bicicletta tra 155.000 e 160.000, con una ripartizione modale che si attesta a circa il 19-20% degli spostamenti giornalieri urbani complessivi
- il maltempo influisce mediamente un 20% sulla scelta dell'uso della bicicletta. Nei passaggi vicini alle aree centrali la differenza è quasi nulla, mettendo in evidenza lunghezza e tempo di percorrenza nel condizionare la scelta
- la mappa dell'insicurezza percepita conferma i nodi della Stanga e del Bassanello come i più critici e nei quali è necessario intervenire con infrastrutture adeguate al transito dei ciclisti.



BICIPOLITANA

PATAVINA



Comune di Padova

B.M.P. Bici Masterplan di PADOVA 2018 - 2022

Vicesindaco
Arturo Lorenzoni

Gruppo di lavoro BICIPOLITANA

Comune di Padova
Alberto Marescotti
Alessandra Agosti
Daniele Pettenello
Massimo Salmaso
Andrea Boscarollo
Corrado Martin
Daniele Grossole
Elena Panizzolo
Sara Busato

Università di Padova
Master di GIScience e droni
Eleonora d'Elia

Legambiente Padova
Andrea Nicoletto Rossi
Elena Talarico

Fiab Padova
Enrico De Nadai

Collaborazioni



LEGAMBIENTE



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Campagna cofinanziata dal
BANDO DI COFINANZIAMENTO PER LA DIFFUSIONE DI AZIONI FINALIZZATE
AL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA NELLE AREE URBANE

foto Paolo Paccagnella

