



*Azioni di intervento a
medio e lungo termine a
favore della mobilità
sostenibile*

***Piano regionale di tutela e
risanamento dell'atmosfera***



in collaborazione con:





1. *Studio per la promozione dalla mobilità ciclabile*

*Documento con linee guida per migliorare
l'offerta di mobilità ciclistica nei Comuni della
Provincia di Treviso (maggio 2008)*



in collaborazione con:



Obiettivo del lavoro:

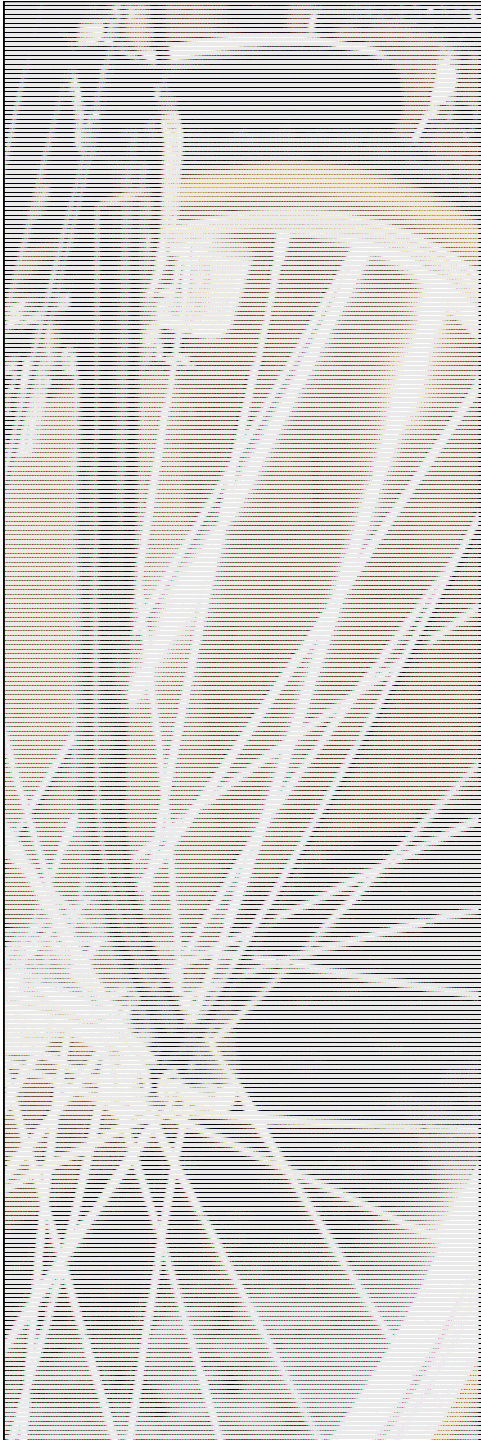
Valutare la possibilità della rete ciclabile esistente a livello provinciale, come rilevata **dall'Osservatorio per le piste ciclabili della Provincia di Treviso**, di assorbire una parte della domanda di mobilità sistematica tra i diversi centri della Provincia.

E' stato preso in considerazione l'utilizzo sistematico della bicicletta, **di tipo intercomunale**, finalizzato al compimento di spostamenti quotidiani casa-lavoro o casa-scuola, con un abbigliamento di tipo non sportivo e con una bicicletta semplice anche senza cambi. In questa condizione l'utilizzatore desidera pedalare sciolto, rilassato, tranquillo con una buona pedalata che lo porta a viaggiare a circa 20 km/h, **risultando in grado, in 15 - 20 minuti, di percorrere circa 4 - 7 km, difficilmente di più.**



in collaborazione con:





Questo studio è stato realizzato per i Comuni che hanno un ruolo strategico all'interno dell'area provinciale sia per le loro **caratteristiche territoriali**, sia per le attività che al loro interno vengono svolte (servizi scolastici, ospedalieri, etc) **generando e attraendo di conseguenza un consistente numero di spostamenti quotidiani:**

Castelfranco Veneto

Conegliano

Montebelluna

Oderzo

Treviso

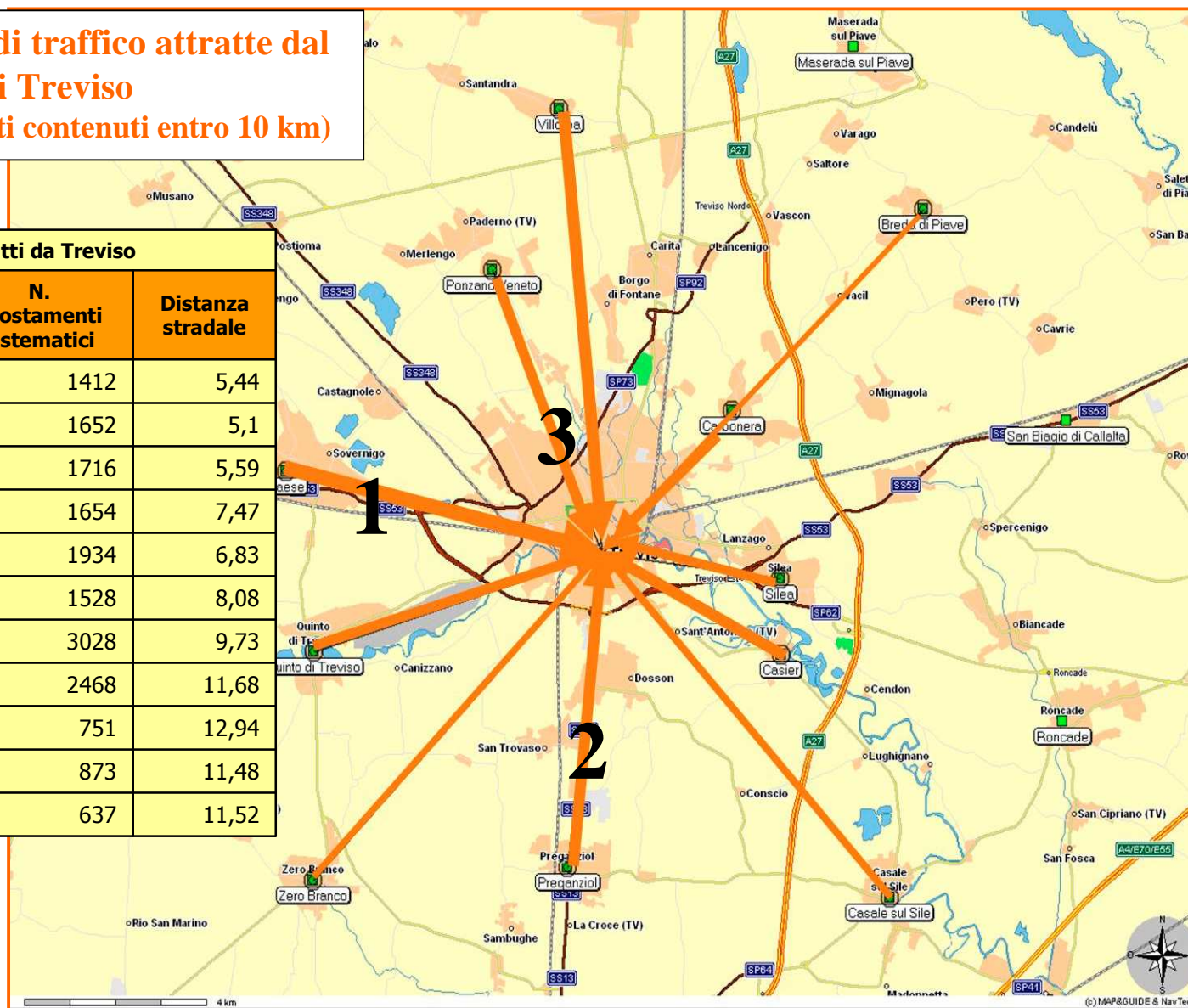
Valdobbiadene

Vittorio Veneto

Treviso Domanda di mobilità

Relazioni di traffico attratte dal Comune di Treviso (Spostamenti contenuti entro 10 km)

Spostamenti attratti da Treviso		
Comune di destinazione	N. spostamenti sistematici	Distanza stradale
Silea	1412	5,44
Carbonera	1652	5,1
Casier	1716	5,59
Ponzano Veneto	1654	7,47
Preganziol	1934	6,83
Quinto di Treviso	1528	8,08
Paese	3028	9,73
Villorba	2468	11,68
Zero Branco	751	12,94
Casale sul Sile	873	11,48
Breda di Piave	637	11,52



Treviso

🚲 Confronto domanda – offerta

Treviso si trova in pianura al centro di un sistema stellare di mobilità.

Dall'analisi della domanda di accesso risulta che le direttrici di traffico principali sono Paese, Villorba e Preganziol, mentre le direttrici con minori flussi sono Ponzano, Casier e Carbonera.

Dalla rete di percorsi ciclabili indicata nella cartografia provinciale si osserva che:

- ✓ i collegamenti con Paese sono inesistenti;
- ✓ i collegamenti con Villorba sono quasi continui;
- ✓ i collegamenti con Preganziol sono inesistenti;
- ✓ i collegamenti con Ponzano sono inesistenti, Casier sono parziali e Carbonera sono quasi continui.

Treviso ciclabili urbane



Immagini di ciclabili urbane



Immagini di ciclabili urbane

Da Treviso lungo il Sile



Gli accessi al fiume



Il percorso lungo il fiume

Azioni possibili:

Il compito della Provincia potrebbe essere di:

- ✓ promuovere il miglioramento dell'esistente attraverso la manutenzione in un'ottica di omogeneità sul territorio;
- ✓ promuovere l'intermodalità tra bicicletta e trasporto pubblico;
- ✓ incentivare concretamente nuove realizzazioni secondo il principio di investire ove la domanda è maggiore premiando in un una prima fase i percorsi brevi.

Provenienza	Domanda complessiva					distanza		Cicl esist (*)
	>300	<500	<1000	<2000	>2000	<6Km	>6Km	
Castelfranco								
Vedelago				X			X	q. ines.
Riese Pio X				X			X	discontinuità
Resana				X		X		no
Conegliano (x 1,4)								
per Susegana				X			X	discontinuità
per San Vendemiano				X		X		discontinuità
per Santa Lucia di Piave			X				X	no
Montebelluna								
Trevignano				X		X		no
Volpago del Montello				X			X	q. ines.
Caerano San Marco			X			X		esistente
Oderzo								
Ponte di Piave			X				X	q. ines.
Fontanelle		X					X	q. ines.
Gorgo al Monticano		X				X		q. ines.
Treviso								
Paese					X		X	no
Preganziol				X			X	no
Ponzano				X			X	no
Valdobbiadene								
Tutti minori di 300 spostamenti								no
Vittorio Veneto								
Cappella Maggiore			X				X	no
Colle Umberto			X				X	q. ines.
Fregona			X				X	no

(*) **ciclabili esistenti:**

q. ines. (quasi inesistenti) = < del 30%
 tratti = > del 30% e < del 60%
 discontinuità = > del 60% e < del 90%
 esistente = > del 90%



2. Seminario “Valutazione della qualità di un percorso ciclabile: il principio prestazione”

*Primo corso a livello nazionale sulla valutazione dei percorsi ciclabili, ha avuto il **patrocinio del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.***

E’ stato realizzato durante le Giornate Provinciali dell’Ambiente (settembre 2008)

Il corso **teorico/pratico rivolto ai tecnici comunali** per valutare i percorsi ciclabili presenti del territorio. Si sono svolte anche tre prove pratiche, durante le quali i partecipanti hanno percorso dei tratti di piste ciclabili in bicicletta nei comuni di Montebelluna e Conegliano.

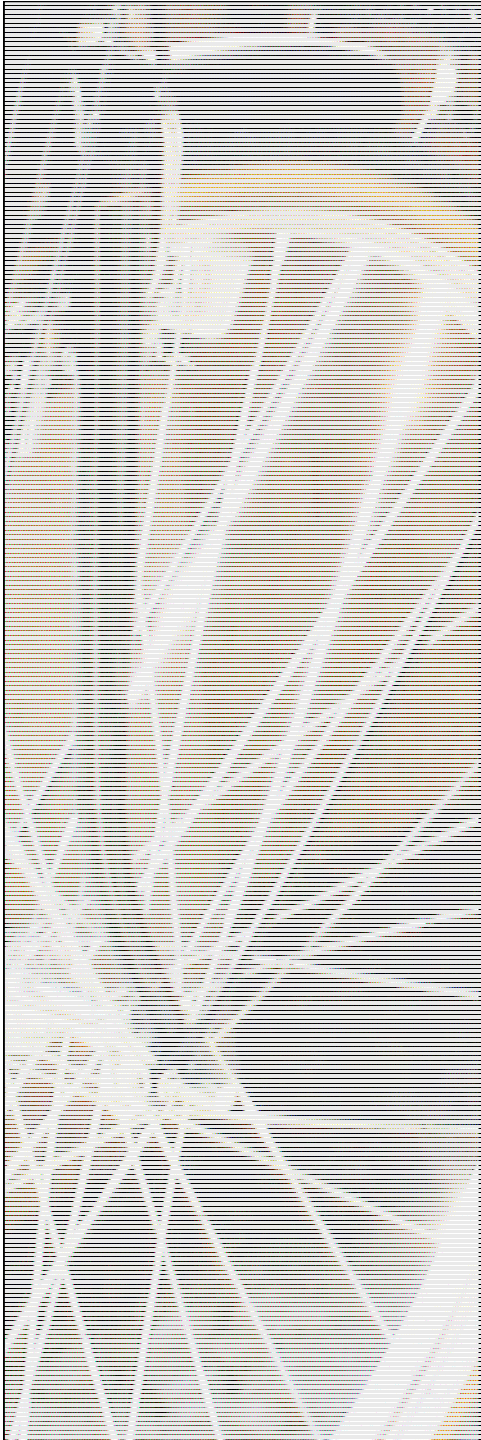






3. *Osservatorio Piste Ciclabili della Provincia di Treviso*

L'Osservatorio delle Piste Ciclabili della Provincia di Treviso raccoglie, informatizza e **mantiene aggiornati** i dati relativi alle piste ciclabili realizzate dai Comuni dei propri territori(dal 2005, aggiornamento annuale)

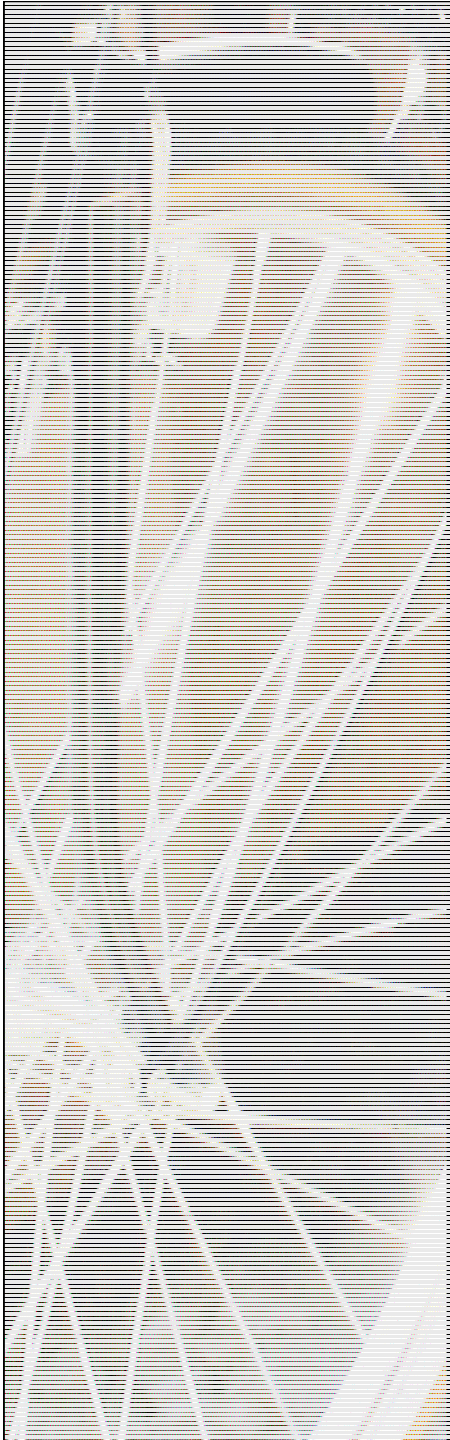


Le informazioni contenute nell'archivio dell'Osservatorio delle Piste Ciclabili sono state utilizzate anche **in numerose progettazioni e studi sulla viabilità**, sui percorsi ciclabili provinciali, nella Pianificazione Urbanistica **(PTCP)** e vengono richieste come base informativa anche dagli stessi Comuni per la redazione dei **PAT-PATI**.



in collaborazione con:





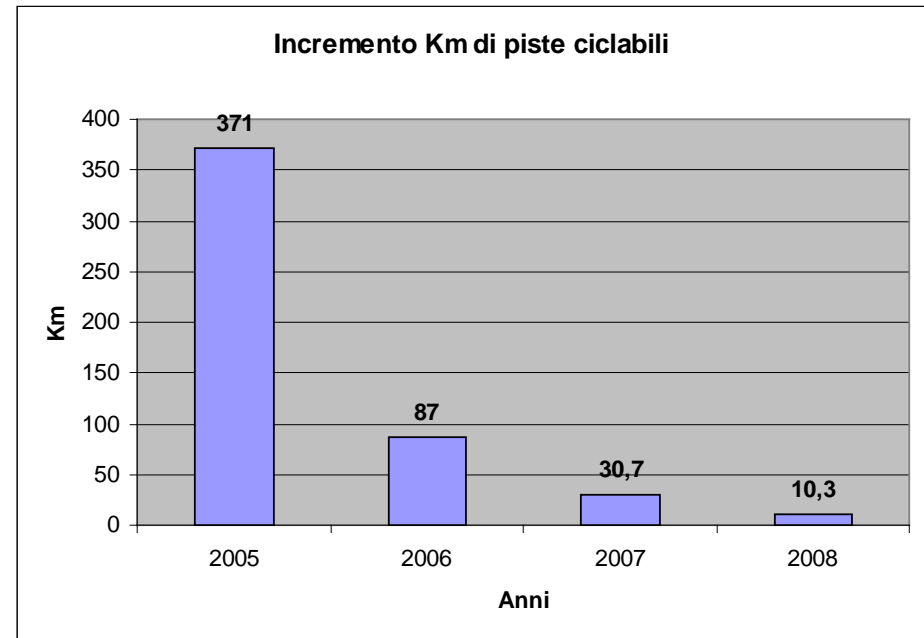
Tramite il primo sopralluogo effettuato nel 2005, sono stati raccolti i dati relativi a 502 piste ciclabili.

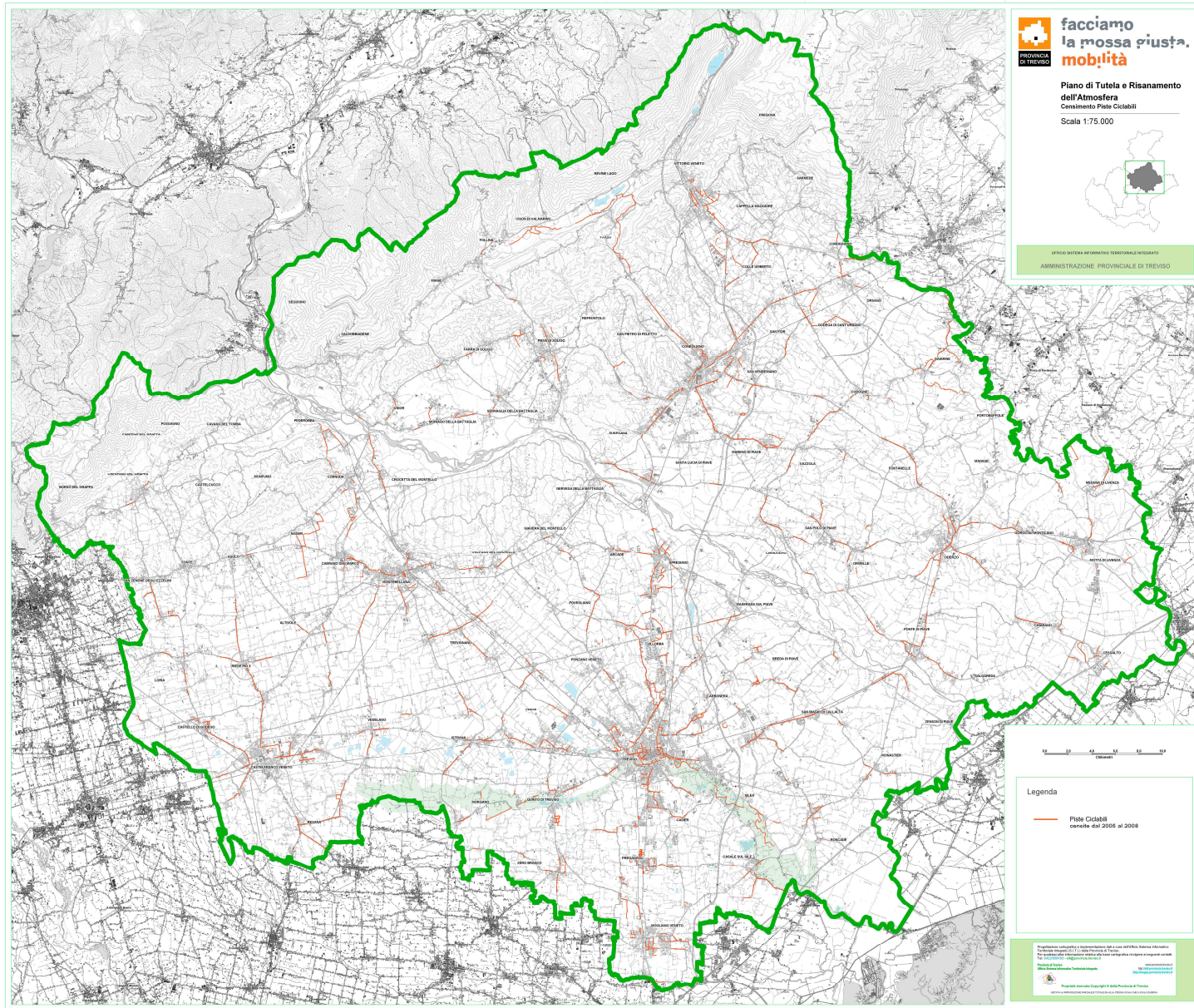
Gli incrementi degli anni successivi registrati dall'Osservatorio delle Piste Ciclabili sono:

anno 2006:
134 piste ciclabili

anno 2007:
37 piste ciclabili

anno 2008:
20 piste ciclabili



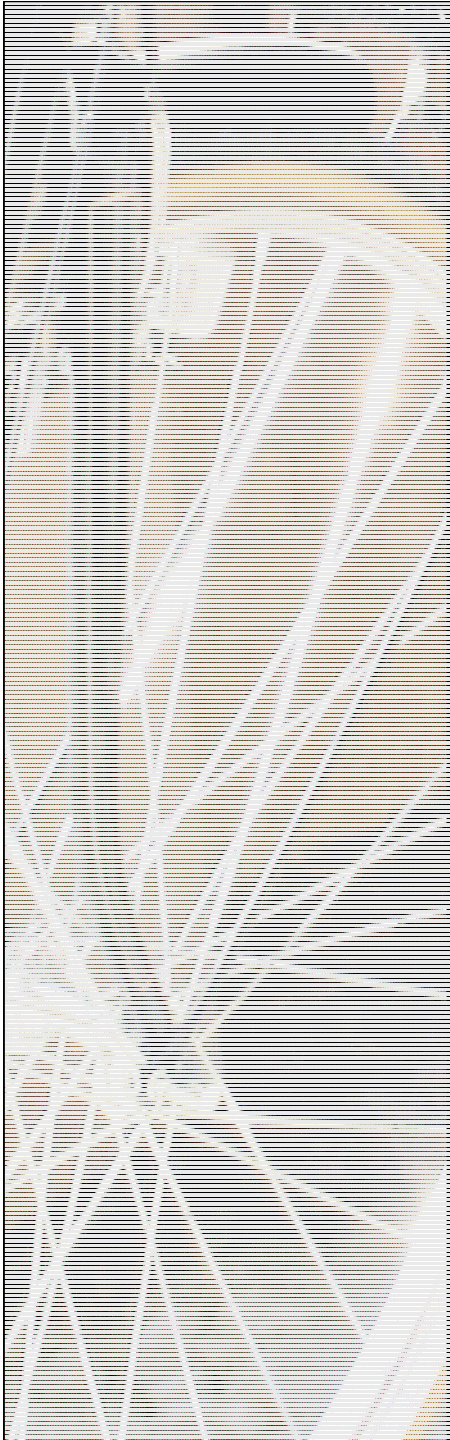


Sistema Informativo Territoriale Integrato



4. Studi di fattibilità sul Bike Sharing per 11 Comuni della Provincia di Treviso Treviso

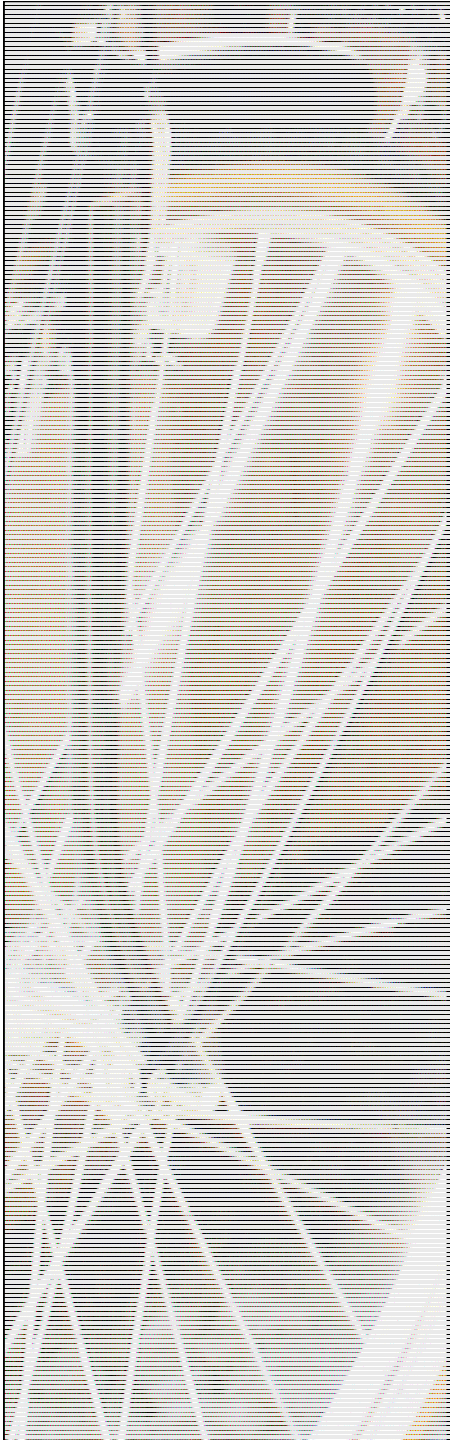
Il sistema già presente a livello europeo e italiana, ma quella del territorio trevigiano è la **prima esperienza nazionale volta creare una rete di 11 Comuni.**



Caratteristiche del sistema (1)

Sistema unico: da **distribuirsi nei diversi comuni del territorio trevigiano**, offrendo l'opportunità ai cittadini ed ai turisti di poter usufruire di un servizio di biciclette pubbliche utilizzabile **ad area vasta**.

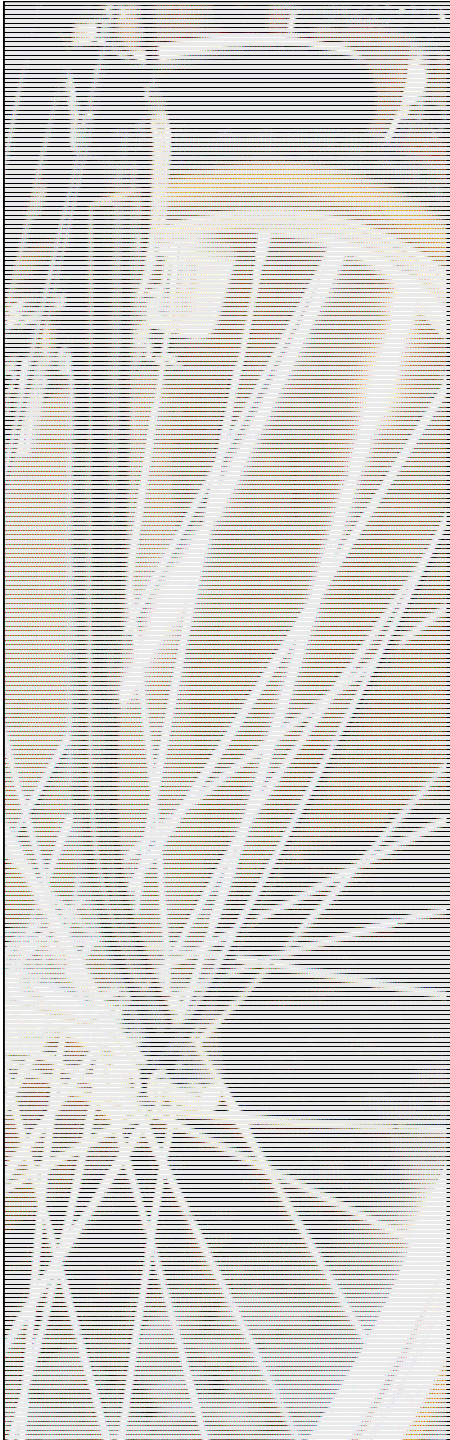
Utilizzazione condivisa: ogni iscritto al servizio potrà utilizzare le biciclette pubbliche nel **proprio comune di residenza ma anche in tutti gli altri comuni serviti**, con il medesimo titolo di viaggio, e le medesime regole e tariffe d'uso.



Caratteristiche del sistema (2)

Modulazione tariffaria: è possibile predisporre un piano tariffario modulato in funzione della durata di utilizzo al fine di incentivare la rotazione nell'uso, **condiviso tra i Comuni che hanno aderito**

Piattaforma nazionale, quella di Bicincittà, unica realtà diffusa e radicata su tutto il territorio nazionale, **presente in oltre 30 città italiane**. Questo consente di utilizzare il servizio non solo nella realtà trevigiana, ma anche in tutti le altre città ove Bicincittà è presente.



Gli elementi del sistema

Stele informativa e inserzione pubblicità

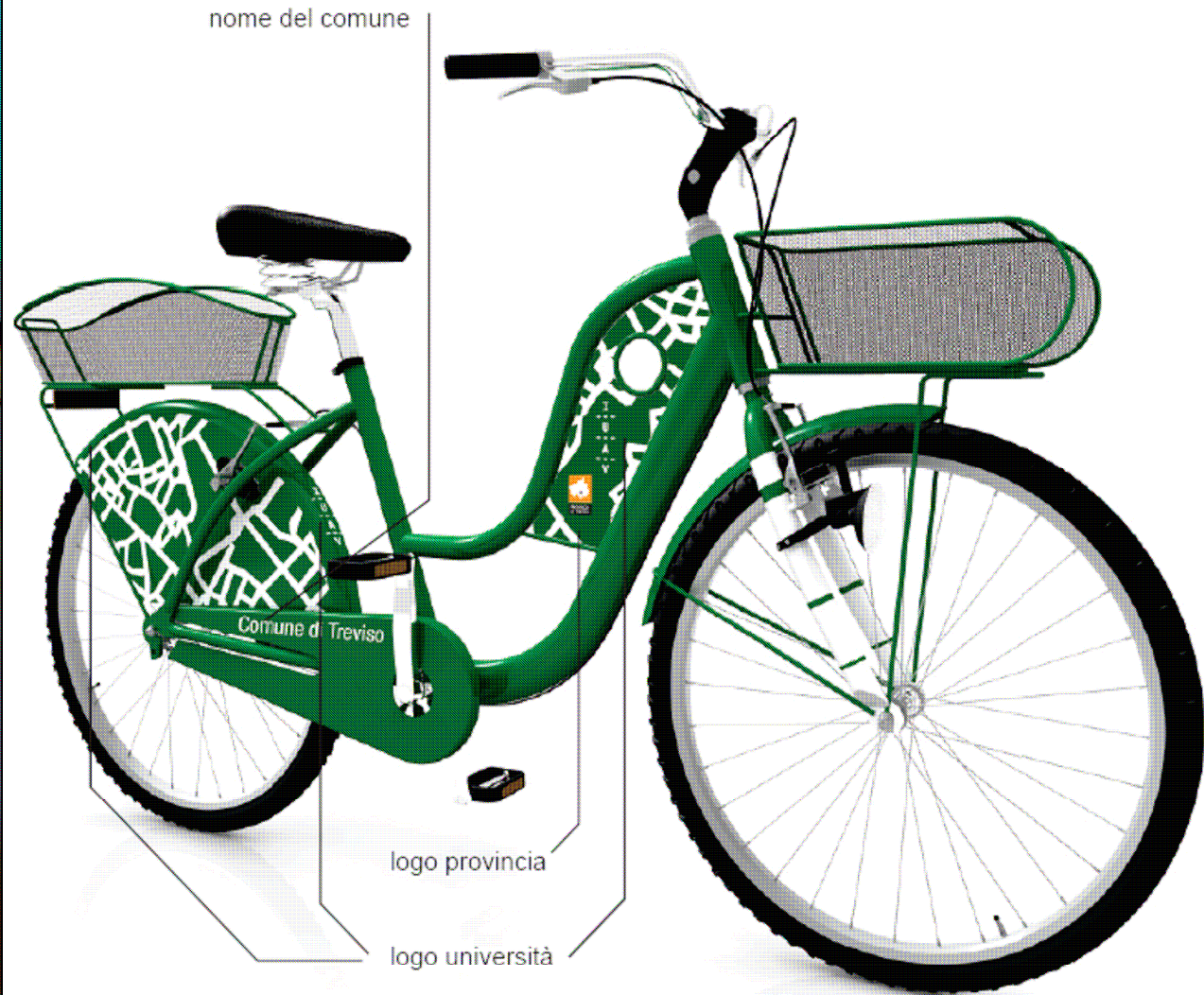


Colonnine per il posteggio





La bicicletta

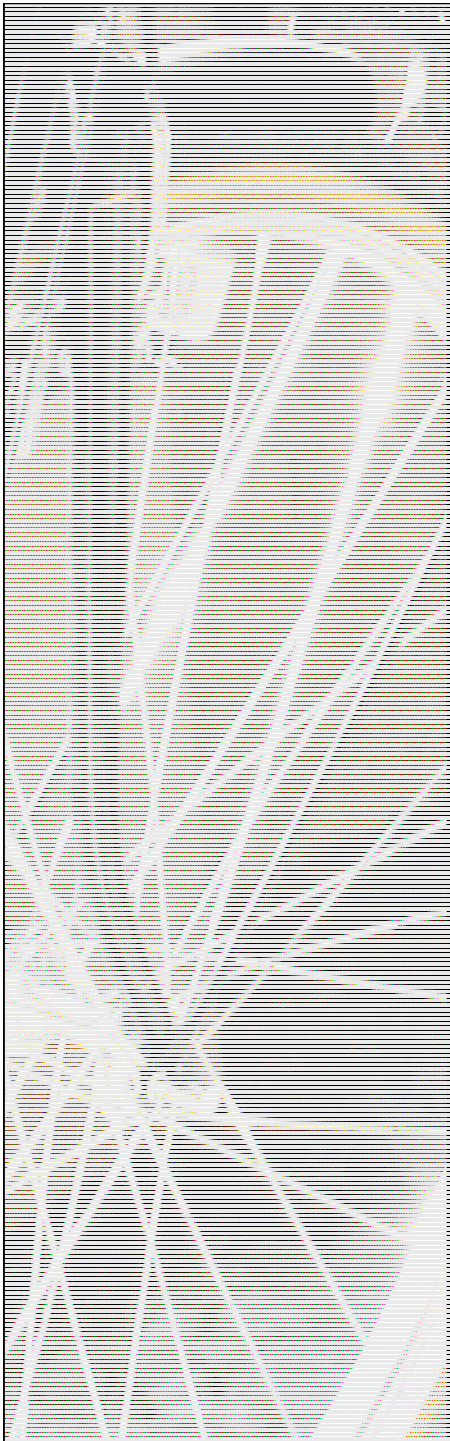


La bicicletta

La bicicletta è stata realizzata dalla Facoltà di Design e Arti dell'Università di Venezia.






La Provincia di Treviso intende chiedere la collaborazione ad aziende locali per la produzione delle biciclette.

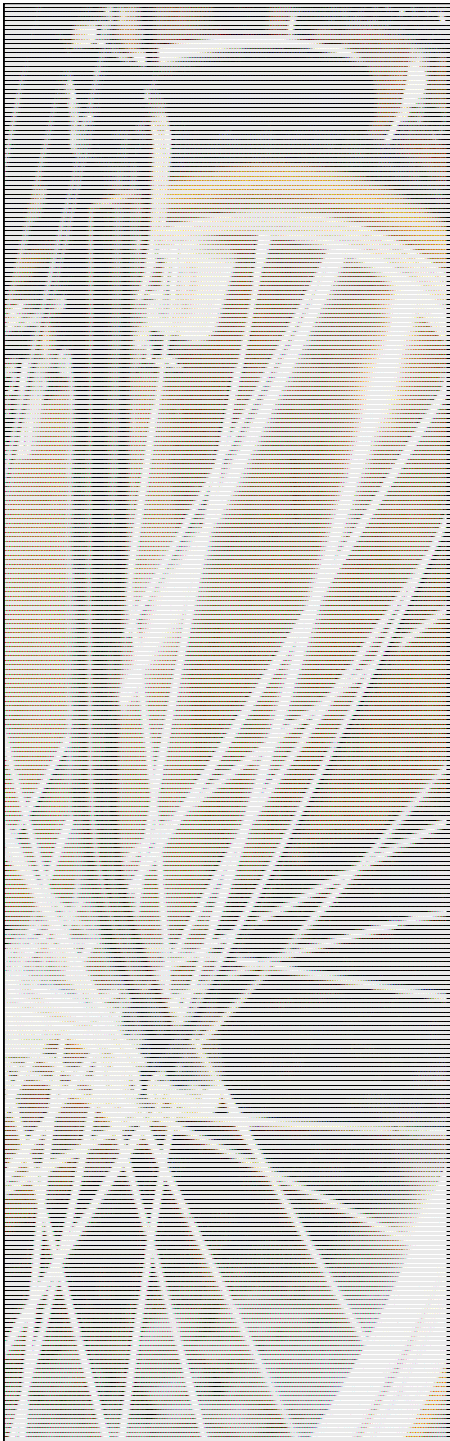




I Comuni interessati

FINE STUDIO: 31 ottobre 2008

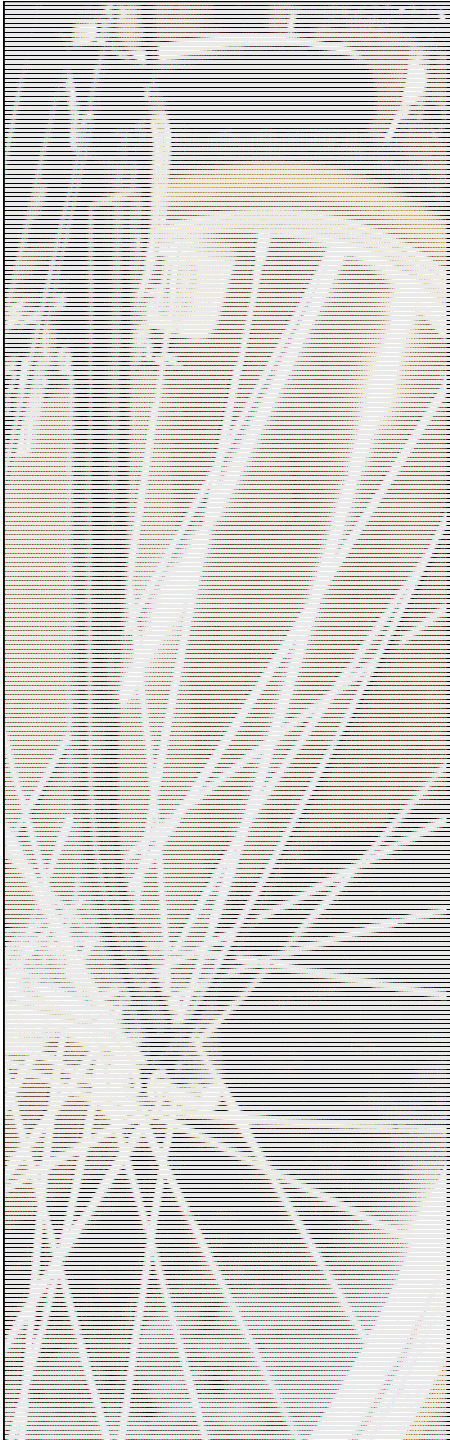
Posizio ne	Ste mma	Città	Po p o la zio ne (a b)	Alt itud ine (m .s.lm .)	Sup e r fic ie (km ²)
1°		Tre viso	81.763	15	55,50
2°		Mog lia no Vene to	27.708	8	46,15
3°		Villo r b a	17.723	26	30,59
4°		Pre g a nziol	16.392	12	22,89
5°		Carb o nera	10.930	18	19,78



I Comuni interessati

FINE STUDIO: 31 ottobre 2008

Posizio ne	Ste m ma	Città	Pop ola zio ne (a b)	Alt itud ine (m.s.lm.)	Su p erfic ie (km ²)
1°		Cone gli ano Vene to	35.508	72	36,33
2°		Ca ste lfra nco Vene to	33.048	42	50,93
3°		Monte belluna	29.886	109	48,98
4°		Vit to rio Vene to	29.083	138	82,61
5°		O derzo	19.413	14	42,57
6°		Pa e se	20.749	32	38,00



Il metodo e le fasi di lavoro

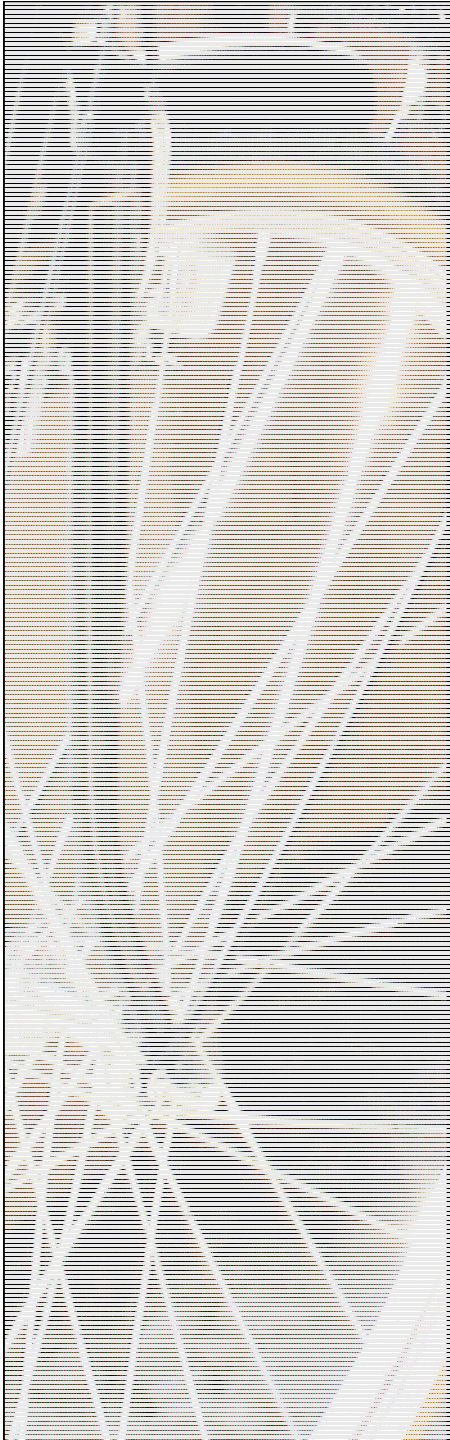
Inquadramento territoriale e urbanistico: sono stati richiesti ai Comuni interessati, i dati informatici per predisporre la cartografia di riferimento;

Ipotesi di ripartizione modale degli spostamenti sistematici intracomunali (ipotizzato un incremento degli utenti della bicicletta del 30% rispetto alla proiezione della ripartizione effettuata sulla popolazione residente nei Comuni oggetto di studio al 2007);

Scelta delle postazioni: incontri con i Comuni e sopralluoghi;

Predisposizione di studi di fattibilità con localizzazione delle postazioni di bici pubbliche con **arco temporale 2009, 2010 e 2011.**





Inquadramento territoriale e urbanistico

Per qualificare le necessità di ciascun Comune, sono stati presi in considerazione i seguenti tematismi:

Perimetro Centro Storico
Principali Poli di Attrazione (Comune, Uffici al pubblico, Anagrafe, etc..)
Perimetro ZTL
Perimetro Aree pedonali
Perimetro Zone a sosta tariffata (indicare la tariffa)
Stazione ferroviaria
Capilinea linee urbane
Capilinea linee extraurbane
Linee di Trasporto Pubblico
Parcheggi di scambio (indicare n° posti di sosta)
Piste ciclabili
Postazioni di bike sharing esistenti

Analisi dei target di domanda

Ipotesi previsionali :

Per la ripartizione modale degli spostamenti sistematici intracomunali è stato ipotizzato un incremento degli utenti della bicicletta del 30% rispetto alla proiezione della ripartizione effettuata sulla popolazione residente nei Comuni oggetto di studio al 2007.

Per la ripartizione degli spostamenti sistematici in entrata con origine la Provincia di Treviso è stato ipotizzato un incremento degli utenti della bicicletta fino al 7%.

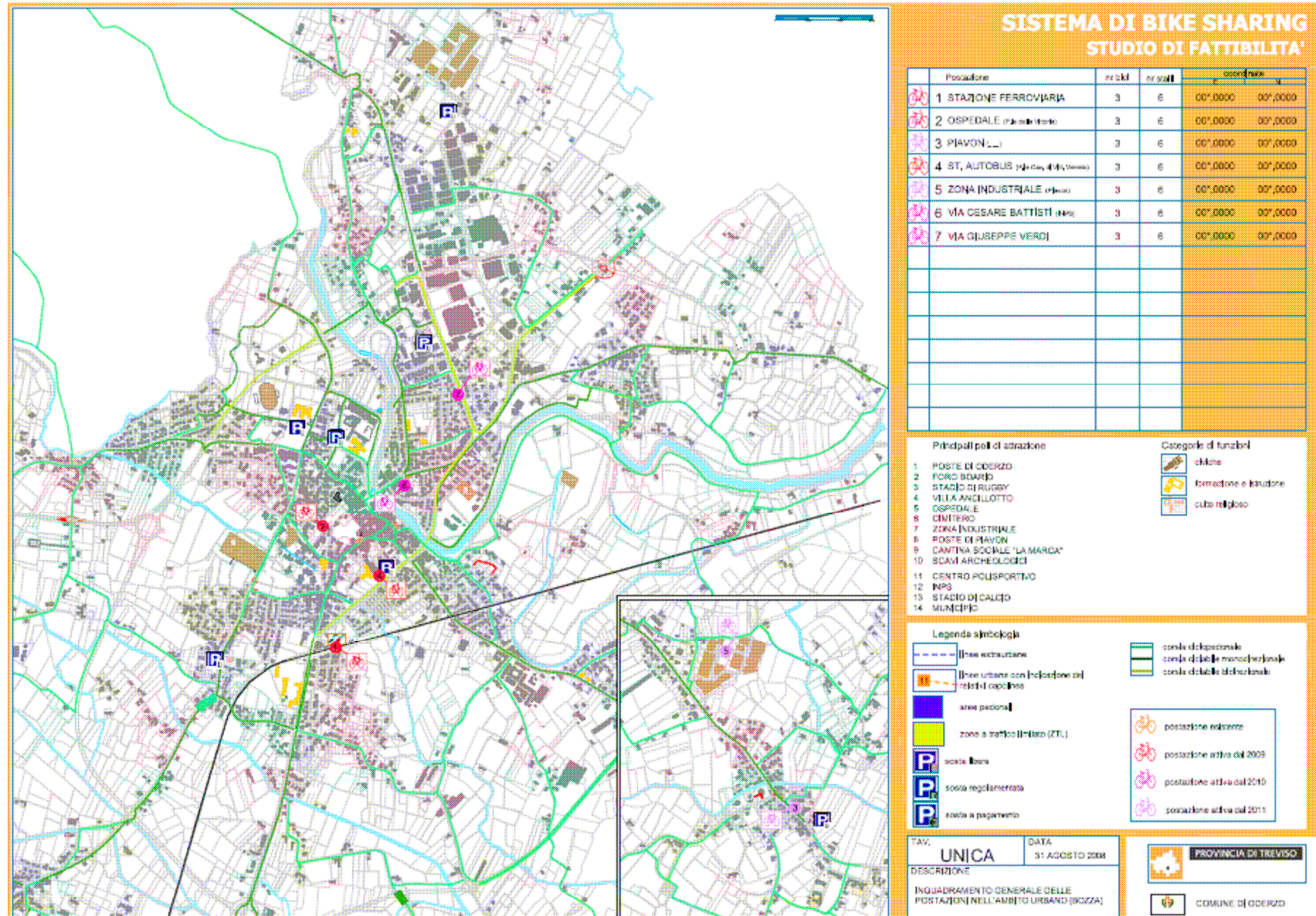
Si è tenuto conto anche della domanda erratica seguendo un approccio empirico costruito attraverso la proiezione di dati ISFORT.

La scelta delle postazioni

Principali siti di bike sharing	Funzioni	Target di Domanda
Parcheggio di scambio	Favorisce l'intermodalità e intercetta la domanda in automobile	Sistemática / Occasionale
Stazione ferroviaria e/o Stazione autostrada extraurbane	Favorisce l'intermodalità e incentiva ancor di più all'uso del trasporto pubblico	Sistemática / Occasionale
Centro cittadino	Rappresenta allo stesso tempo la destinazione terminale dello spostamento sia di origine di nuovo legata ad altra motivazione	Sistemática / Occasionale (Turistica e Residenziale)
Poli industriali/ Direttivi/ Ospedaliere	Rappresenta la destinazione finale dello spostamento	Sistemática / Occasionale residenziale

La scelta delle postazioni

Esempio: Comune di Oderzo



La scelta delle postazioni

Esempio: Comune di Oderzo:



	postazione finanziata dal MATM
	postazione attiva dal 2009
	postazione attiva dal 2010
	postazione attiva dal 2011

Postazioni previste

COMUNI	STUDIO DI FATTIBILITA'
CARBONERA	2009 2 STAZIONI DA 6 POSTI 2010 1 STAZIONI DA 6 POSTI 2011 1 STAZIONI DA 6 POSTI
CONEGLIANO	2009 2 STAZIONI DA 6 POSTI 1 STAZIONE DA 10 POSTI 2010 2 STAZIONI DA 6 POSTI 1 STAZIONE DA 10 POSTI 2011 2 STAZIONI DA 10 POSTI
CASTELFRANCO	2009 3 STAZIONI DA 6 POSTI 2 STAZIONI DA 6 POSTI 2010 3 STAZIONI DA 6 POSTI 2011 7 STAZIONI DA 6 POSTI
PAESE	2009 2 STAZIONI DA 6 POSTI 2010 2 STAZIONI DA 6 POSTI 2011 1 STAZIONI DA 6 POSTI
PREGANZIOL	2009 3 STAZIONI DA 6 POSTI 2010 2 STAZIONI DA 6 POSTI 2011 1 STAZIONI DA 6 POSTI
MOGLIANO	2009 5 STAZIONI DA 6 POSTI 2010 3 STAZIONI DA 6 POSTI 2011 2 STAZIONI DA 6 POSTI
MONTEBELLUNA	2009 5 STAZIONI DA 6 POSTI 2010 2 STAZIONI DA 6 POSTI 2011 2 STAZIONI DA 6 POSTI
ODERZO	2009 3 STAZIONI DA 6 POSTI 2010 2 STAZIONI DA 6 POSTI 2011 2 STAZIONI DA 6 POSTI
VILLORBA	2009 3 STAZIONI DA 6 POSTI 2010 3 STAZIONI DA 6 POSTI 2011 1 STAZIONI DA 6 POSTI
VITTORIO VENETO	2009 3 STAZIONI DA 6 POSTI 2010 3 STAZIONI DA 6 POSTI 2011 3 STAZIONI DA 6 POSTI
TREVISO	2009 6 STAZIONI DA 6 POSTI 2010 7 STAZIONI DA 6 POSTI 2011 6 STAZIONI DA 6 POSTI

Le postazioni individuate dovranno essere confermate dalle Amministrazioni Comunali, per un totale di 120 biciclette nel 2009 e, a seguire, di 300 biciclette a seconda delle scelte.



Quadro economico

Quadro economico (prezzi iva esclusa)	N. stazioni	stazioni da 6 posti bici	stazioni da 10 posti bici
Castelfranco	5	(15 bici)	(25 bici)
Infrastrutture e servizi accessori		€ 49.000,00	€ 75.000,00
Biciclette		€ 4.950,00	€ 8.250,00
Traffico dati GPRS e accesso dati web (canone annuo)		€ 1.350,00	€ 1.950,00
Opere civili (a carico del Comune, possono essere fatte in economia)		€ -	€ -
Conegliano	4	(12 bici)	(20 bici)
Infrastrutture e servizi accessori		€ 39.200,00	€ 60.000,00
Biciclette		€ 3.960,00	€ 6.600,00
Traffico dati GPRS e accesso dati web (canone annuo)		€ 1.080,00	€ 1.560,00
Opere civili		€ -	€ -
Mogliano	5	(15 bici)	(25 bici)
Infrastrutture e servizi accessori		€ 49.000,00	€ 75.000,00
Biciclette		€ 4.950,00	€ 8.250,00
Traffico dati GPRS e accesso dati web (canone annuo)		€ 1.350,00	€ 1.950,00
Opere civili		€ -	€ -



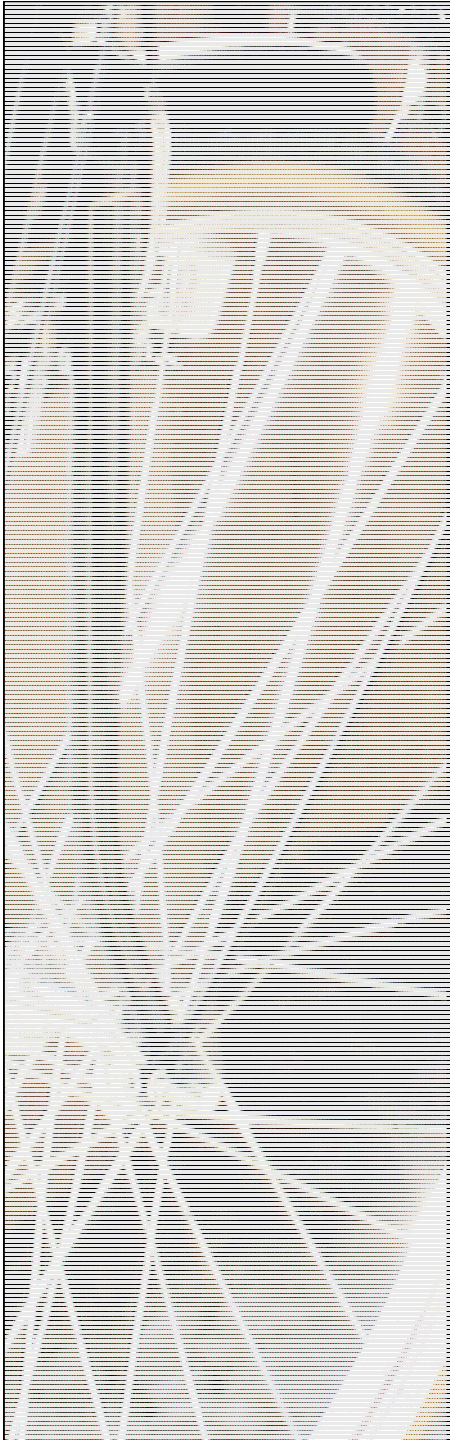
Quadro economico

Montebelluna	5	(15 bici)	(25 bici)
Infrastrutture e servizi accessori		€ 49.000,00	€ 75.000,00
Biciclette		€ 4.950,00	€ 8.250,00
Traffico dati GPRS e accesso dati web (canone annuo)		€ 1.350,00	€ 1.950,00
Opere civili		€ -	€ -
Preganziol	3	(9 bici)	(15 bici)
Infrastrutture e servizi accessori		€ 29.400,00	€ 45.000,00
Biciclette		€ 2.970,00	€ 4.950,00
Traffico dati GPRS e accesso dati web (canone annuo)		€ 810,00	€ 1.170,00
Opere civili		€ -	€ -
Villorba	3	(9 bici)	(15 bici)
Infrastrutture e servizi accessori		€ 29.400,00	€ 45.000,00
Biciclette		€ 2.970,00	€ 4.950,00
Traffico dati GPRS e accesso dati web (canone annuo)		€ 810,00	€ 1.170,00
Opere civili		€ -	€ -



Quadro economico

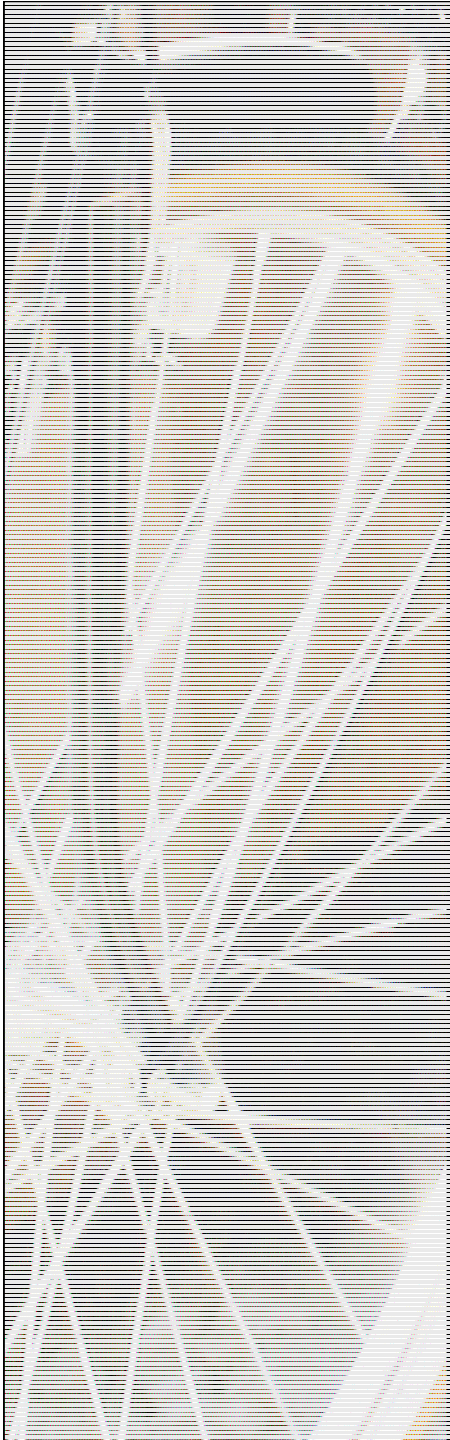
Vittorio Veneto	5	(15 bici)	(25 bici)
Infrastrutture e servizi accessori		€ 49.000,00	€ 75.000,00
Biciclette		€ 4.950,00	€ 8.250,00
Traffico dati GPRS e accesso dati web (canone annuo)		€ 1.350,00	€ 1.950,00
		€ -	€ -
Carbonera	2	(6 bici)	(10 bici)
Infrastrutture e servizi accessori		€ 19.600,00	€ 30.000,00
Biciclette		€ 1.980,00	€ 3.300,00
Traffico dati GPRS e accesso dati web (canone annuo)		€ 540,00	€ 780,00
Opere civili		€ -	€ -
Oderzo	3	(9 bici)	(15 bici)
Infrastrutture e servizi accessori		€ 29.400,00	€ 45.000,00
Biciclette		€ 2.970,00	€ 4.950,00
Traffico dati GPRS e accesso dati web (canone annuo)		€ 810,00	€ 1.170,00
Opere civili		€ -	€ -
Treviso	12	(36 bici)	(60 bici)
Infrastrutture e servizi accessori		€ 117.600,00	€ 180.000,00
Biciclette		€ 11.880,00	€ 19.800,00
Traffico dati GPRS e accesso dati web (canone annuo)		€ 3.240,00	€ 4.680,00
Opere civili		€ -	€ -



I costi che la Provincia di Treviso intende sostenere:

Con i **fondi derivanti dal Bollino Blu**, la Provincia di Treviso intende coprire ai Comuni:

- 11 studi di fattibilità (dicembre 2008);
- acquisto delle biciclette per le postazioni realizzate;
- canone annuo per l'uso del sistema elettronico, anche per gli anni futuri;
- istituzione di un **fondo provinciale bike sharing**.



A che punto siamo...

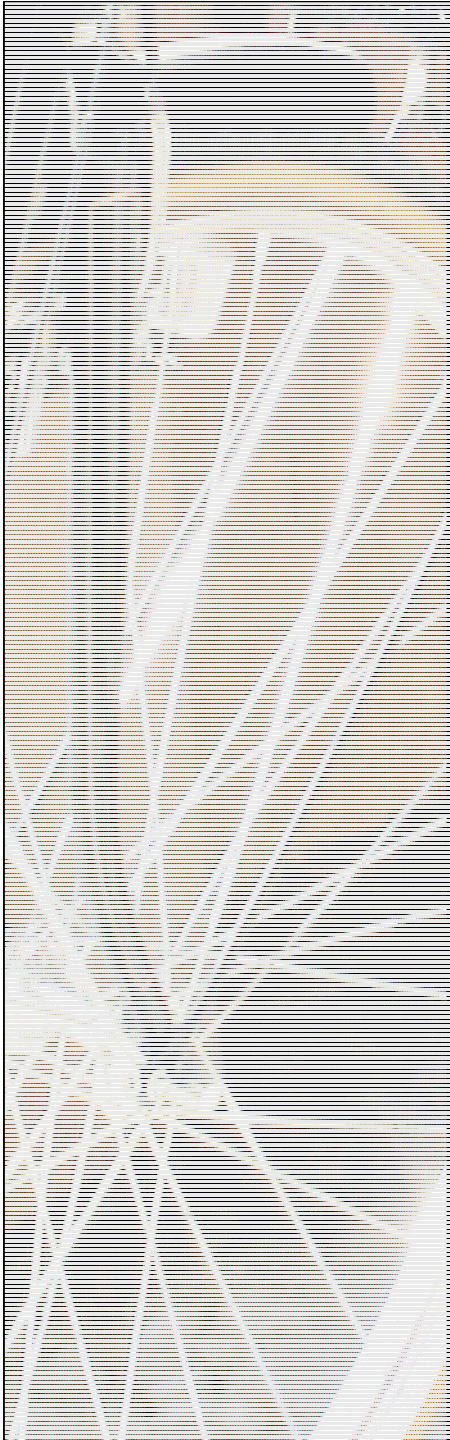
- Accordi di programma tra Provincia di Treviso e Comuni interessati.

Al momento sono già stati sottoscritti 10 accordi di programma

(Carbonera, Castelfranco Veneto, Conegliano, Paese, Preganziol, Montebelluna, Mogliano Veneto, Oderzo, Villorba, Vittorio Veneto)

Si è creato un **“tavolo di lavoro”** con i Comuni coinvolti che diventa operativo con la definizione condivisa di tariffazione, condizione di uso del servizio, etc.





A che punto siamo...

- Domanda di richiesta di contributo regionale per “progetto bike sharing”- Legge finanziaria regionale per l’anno 2008, LR 27 febbraio 2008 n. 1 art.12.

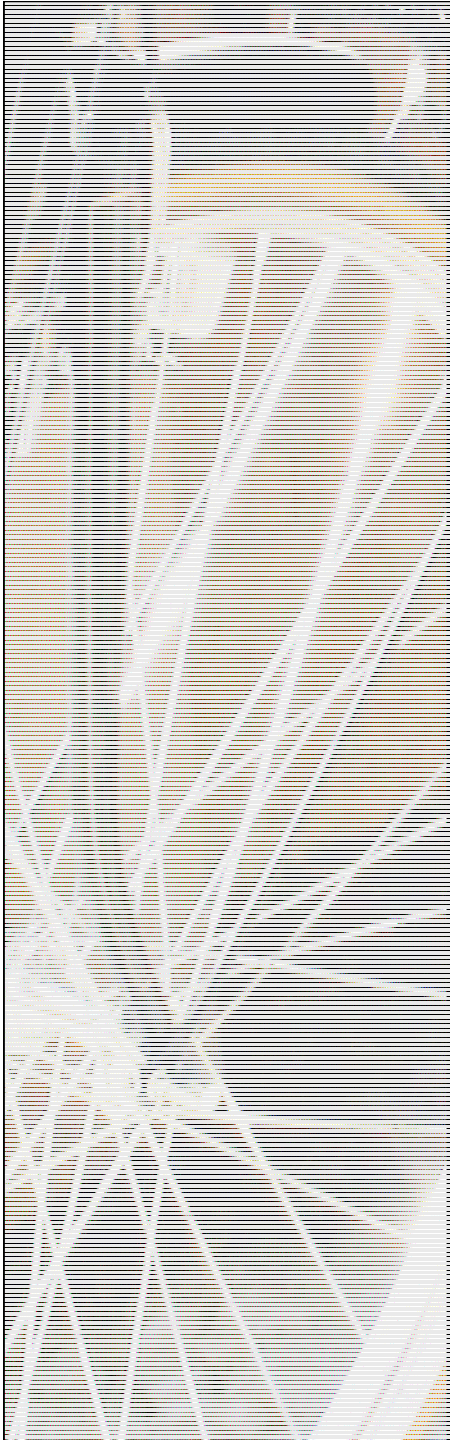
Sono state presentate **10 domande di contributo dai Comuni coinvolti**, secondo il punto al *punto 2) del bando come Comuni non capoluogo associati (con la sottoscrizione dell’accordo di programma con la Provincia di Treviso)*.

Il Comune di Treviso ha presentato domanda come comune capoluogo.



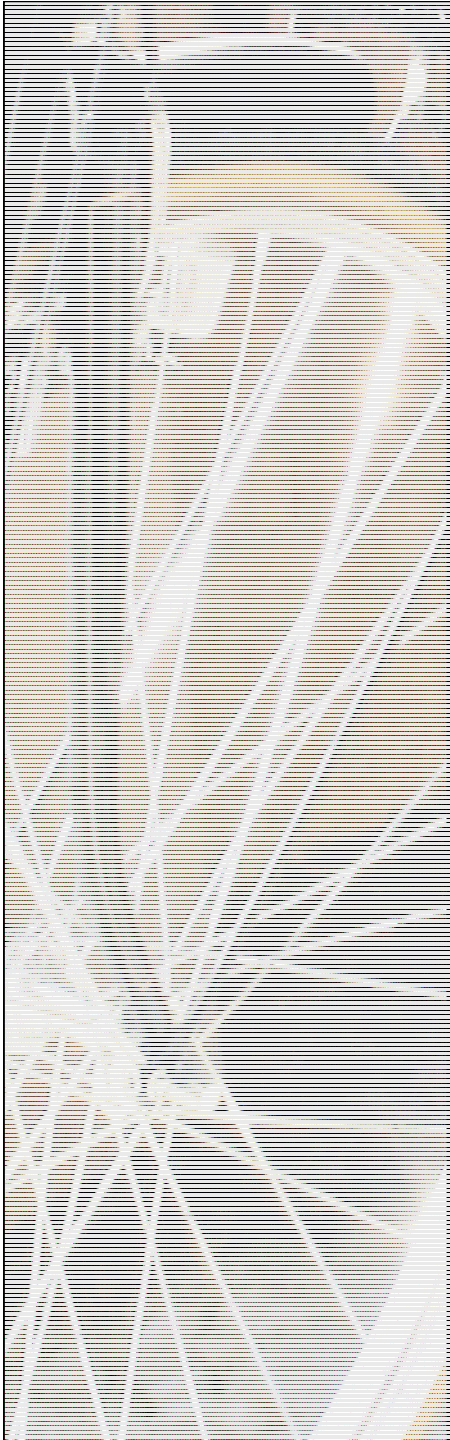
in collaborazione con:





Nuove azioni di intervento a medio e lungo termine

- attuazione da parte dei Comuni di interventi a sostegno del governo della mobilità, in particolare attraverso misure che disincentivino o che inibiscano l'utilizzo dell'automobile in porzioni non trascurabili del territorio urbanizzato. In particolare, **all'istituzione di aree ciclo-pedonali, alla introduzione o all'estensione della porzione di territorio con sosta tariffata e della Zona a Traffico Limitato.**



Nuove azioni di intervento a medio e lungo termine

- istituire un “gruppo di lavoro” tra Provincia di Treviso, Comune di Treviso e comuni della prima cintura urbana, per redigere il **Piano Urbano della Mobilità (PUM)**, strumento volontario previsto dalla legge 340/2000, con particolare riferimento al TPL e alla mobilità ciclabile (incluso progetto bike sharing che la Provincia sta portando avanti).

Il piano così individuato dovrebbe prevedere **uno stato di fatto aggiornato e le misure di incentivazione all’uso del trasporto pubblico e di intermodalità** (park + bus, parcheggi scambiatori, nuove linee di TPL per il centro storico di Treviso al fine di limitare le interferenze con il PUT, etc.)



in collaborazione con:





Riferimenti

Area Tutela Qualità dell'Aria

Ufficio Mobilità Sostenibile

Provincia di Treviso

mobilita@provincia.treviso.it

