

Comune di Abano Terme  
Settore governo del territorio  
Ufficio urbanistica



**ABANOBIKECITY**



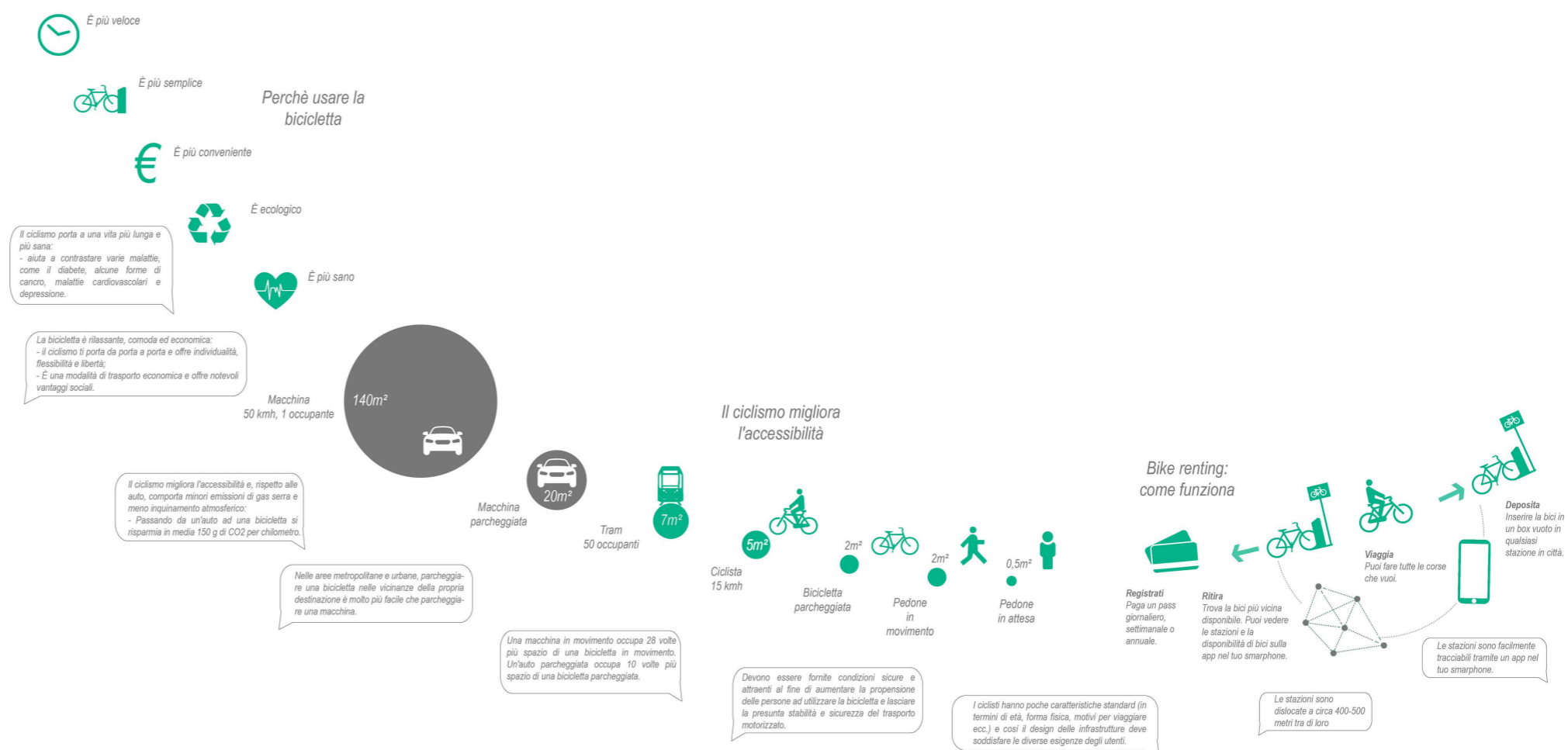
## introduzione

La bicicletta è una delle invenzioni più importanti del XIX secolo, prima del boom dell'automobile ha contribuito in modo essenziale alla mobilità del lavoro e delle merci. Negli ultimi 50 anni è stata considerata principalmente per la sua funzionalità ricreativa, ma l'inderogabile necessità di realizzare politiche di sostenibilità ambientale ha riportato la bicicletta al centro dell'attenzione di amministratori ed urbanisti. Si tratta di una rivoluzione culturale che condiziona l'idea di città e le abitudini di chi la vive. L'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto privilegiato nella mobilità urbana diventa il paradigma per un uso della città lento, ecologico e salutare, in antitesi alla mobilità meccanica.

La pianificazione di una rete ciclabile comunale declinata rispetto ai vari temi della ciclabilità, dai percorsi cicloturistici europei a quelli della quotidianità urbana diventa un'opportunità per promuovere le sinergie generate dalla esperienza turistica e da un uso della città per il benessere personale. In questo senso è essenziale comunicare l'identità ciclistica di Abano Terme mettendo a sistema le iniziative, il posizionamento strategico nelle infrastrutture cicloturistiche del Nord Est ed una progettualità urbana non semplicemente bike friendly ma che sulla bici determini i suoi ritmi e la qualità dell'esperienza turistica dei suoi ospiti.

## Caratteristiche piste ciclabili

	GRAN BRETAGNA	PAESI BASSI	DANIMARCA	FRANCIA	SVIZZERA	SPAGNA	GERMANIA	ITALIA
a livello strada	●	●	●	●	●	●	●	●
su marciapiedi in promiscuità con pedoni	●	●	●	●	●	●	●	●
su corsie riservate ai bus	●	●	●	●	●	●	●	●
dossi per ciclisti	●	●	○	○	○	○	○	○
case avanzate	●	●	●	●	●	○	●	○
semafori dedicati	●	●	●	●	●	●	●	○
intermodalità con treno, bus e metro	●	●	●	●	●	●	●	●
caratterizzazione colore/segnaletica	rosso bianca-gialla	rosso bianca	blu	rosso-verde	verde asfalto	rosso bianca-gialla	rosso	rosso bianca/gialla





## contenuti

ABANO BIKE CITY è il documento preliminare di carattere strategico e programmatico, finalizzato a indicare obiettivi, criteri e priorità al fine di dotare l'Amministrazione Comunale del Biciplan previsto dalla L. 2/2018.

- 1 UNA DESTINAZIONE
- 2 I PAESAGGI DELLA MOBILITÀ LENTA
- 3 I CITY USERS
- 4 AZIONI ED OBIETTIVI
- 5 IL MASTERPLAN
- 6 IL BICIPLAN
- 7 LA GOVERNANCE
- 8 LA FATTIBILITÀ E LA STIMA DEI COSTI
- 9 IL DATABASE
- 10 COMUNICAZIONE



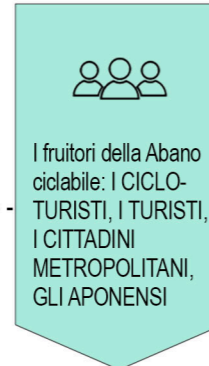
## CONTESTO



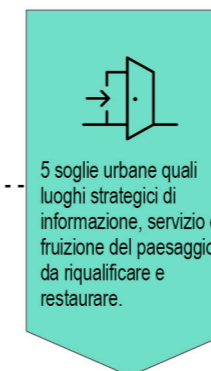
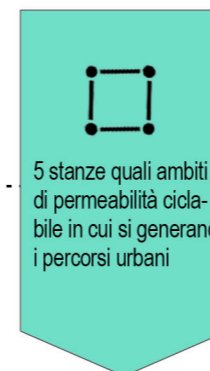
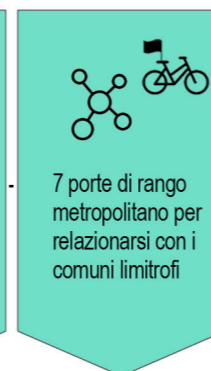
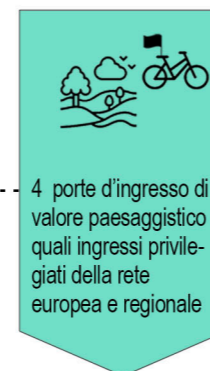
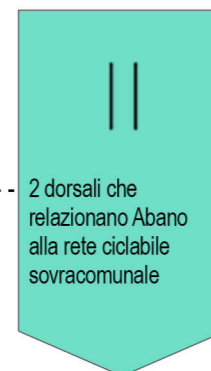
## OFFERTA



## DOMANDA



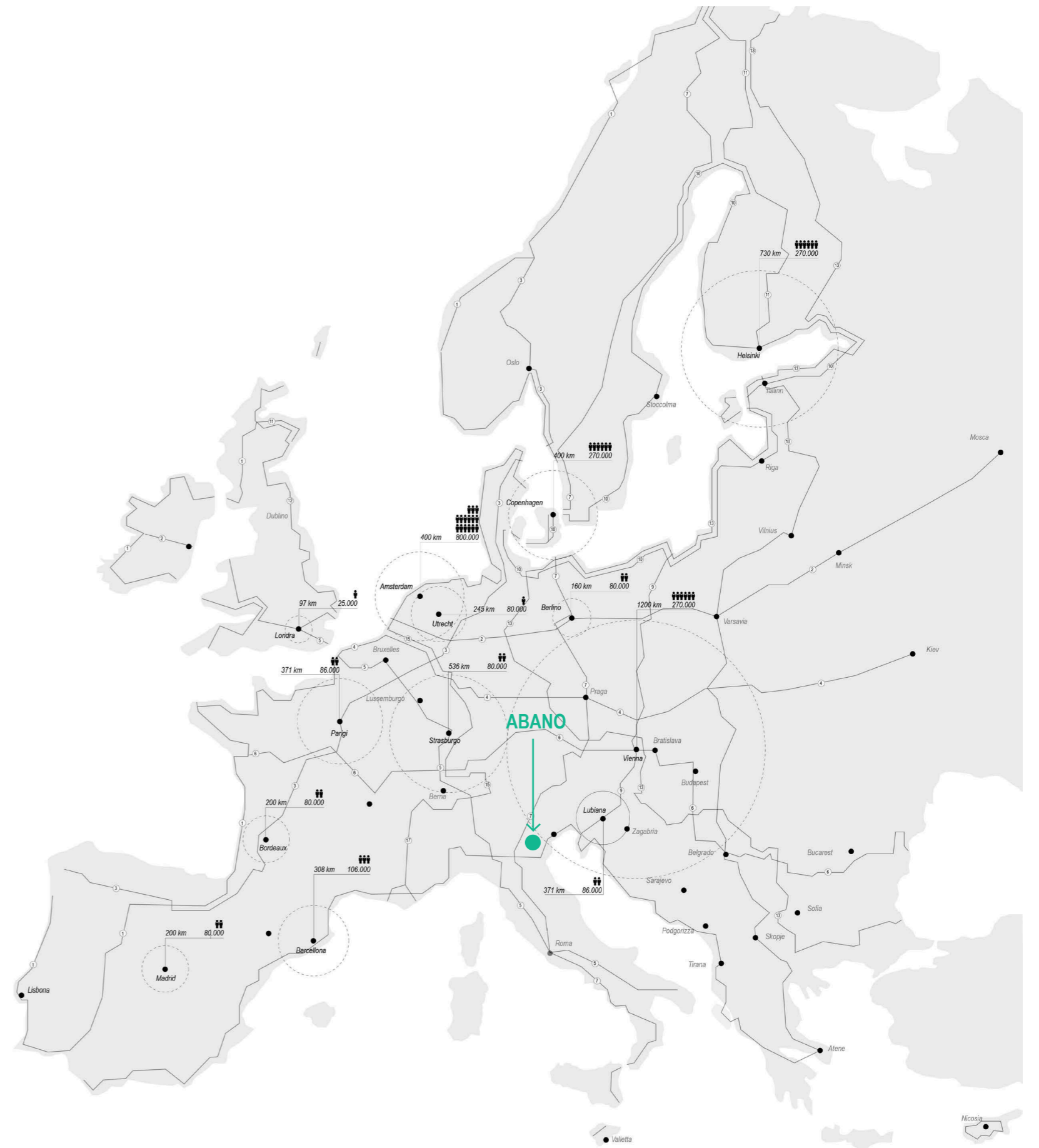
## PROGETTO

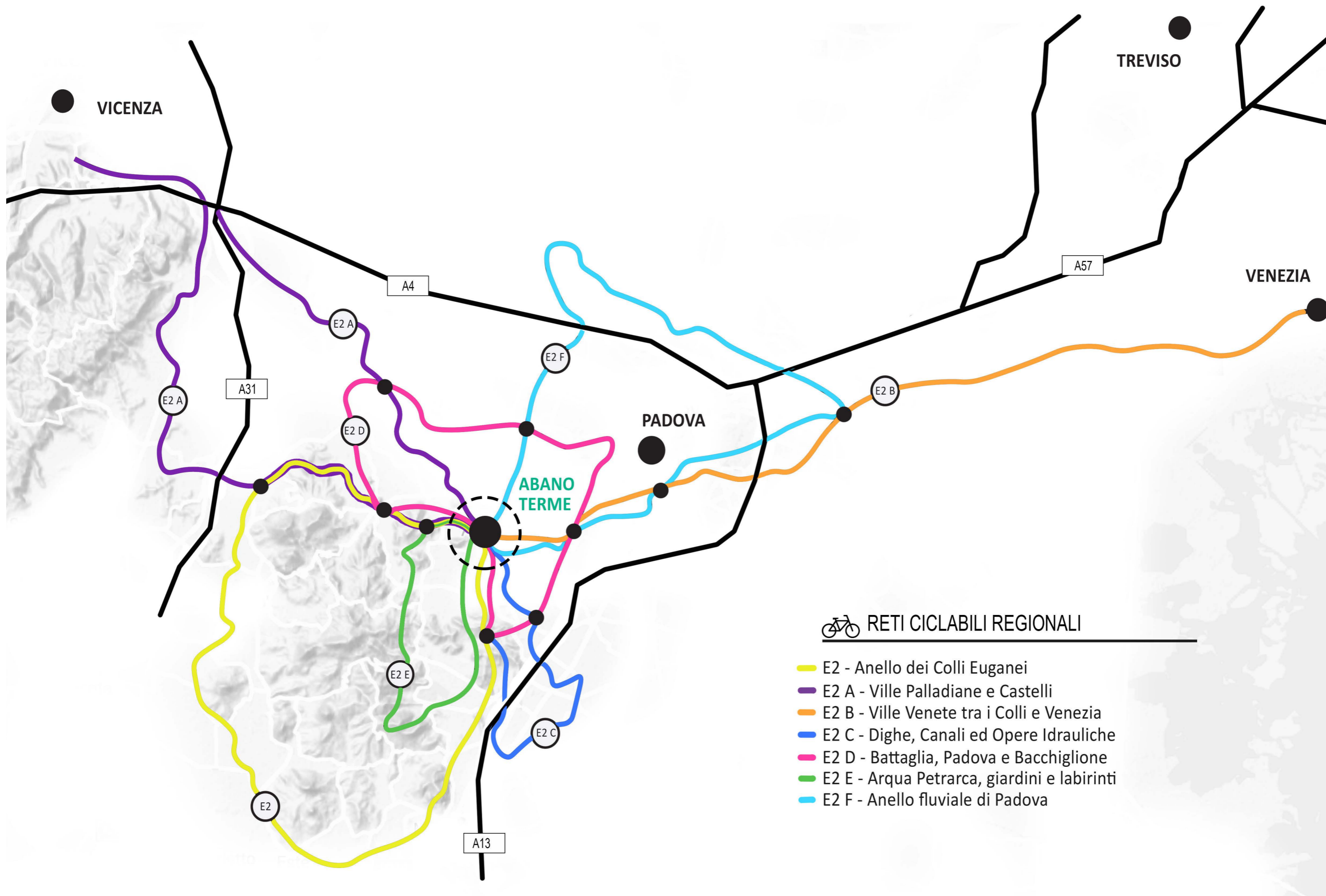


Il **BICIPLAN** approfondisce i temi collettivi, rileva la rete ciclabile esistente classificandola secondo le indicazioni del Codice della strada e della L. 2/2018 e pianificando la rete futura, per soddisfare gli obiettivi indicati, coniugandola a verifiche puntuali di fattibilità. Articola la rete per tratti e nodi, definendo per ognuno il tipo di intervento necessario per la manutenzione, riqualificazione o realizzazione del percorso indicando la sezione tipo e la stima dei costi dell'intervento.

## UNA DESTINAZIONE

Abano Terme si posiziona al centro di tre percorsi ciclabili di scala regionale: l'anello ciclabile dei Colli Euganei (E2), l'itinerario ciclabile Lago di Garda – Venezia (I1) e l'anello del Veneto (I2) che a sua volta si collegano con due itinerari europei: la ciclovia Monaco – Venezia e la ciclovia del Sole. Grazie alle sue peculiarità termali, urbane e paesaggistiche può diventare una tappa fondamentale nella percorrenza di ciclovie di vario rango territoriale.





VICENZA

TREVISO

VENEZIA

PADOVA

ABANO TERME

A4

A57

A31

A13

E2 A

E2 A

E2 F

E2 B

E2 D

E2 E

E2 C

E2

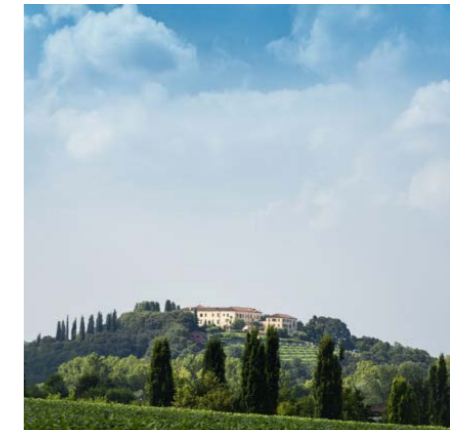


## I PAESAGGI DELLA MOBLITÀ LENTA

URBANO TERMALE



COLLINARE EUGANEO



AGROCENTURIA PATAVINA





## CITY USERS



### CICLO TURISTI

entrano ed escono in giornata; pernottano in strutture ricettive all'interno del territorio comunale; si muovono in bicicletta sui grandi itinerari europei; si concentrano prevalentemente durante la primavera e l'estate e nei week end con clima favorevole.



### TURISTI

pernottano in strutture ricettive all'interno del territorio comunale; vengono principalmente per fruire delle terme; si spostano per turismo culturale e per attività legate al benessere e all'esercizio fisico; utilizzano sia i mezzi di trasporto pubblici che privati.



### CITTADINI METROPOLITANI

entrano ed escono in giornata; non pernottano in strutture ricettive all'interno del territorio comunale; si muovono sia per lavoro che per usufruire delle terme e per attività legate al benessere e all'esercizio fisico; si concentrano prevalentemente nei week end con clima favorevole; si spostano principalmente con mezzi propri.



### APONENSI

risiedono stabilmente nel comune; lavorano principalmente nell'area metropolitana; utilizzano la città per gli spostamenti casa – lavoro e per accedere ai servizi urbani oltre che per attività legate al benessere e all'esercizio fisico.

## AZIONI

- 1 COSTRUZIONE DI UNA STRUTTURA CONOSCITIVA SULLO STATO DELLA PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PISTE CICLABILI E DEI DIVERSI ITINERARI CHE INTERESSANO IL TERRITORIO COMUNALE SIA A CALA LOCALE CHE A LIVELLO REGIONALE ED EUROPEO.
- 2 MAPPATURA DELLA RETE CICLABILE ESISTENTE INDICANDO TRACCIATI E TIPOLOGIA NONCHÉ DELLO STATO MANUTENTIVO VOLTA AD ANALIZZARE LE CRITICITÀ TECNICOFUNZIONALI E A FORNIRE IPOTESI DI RISOLUZIONE
- 3 PREFIGURARE UNO SCENARIO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE IN GRADO DI CONIUGARE I TEMI FUNZIONALITÀ URBANA E VALORIZZAZIONE DELL'OFFERTA TURISTICA
- 4 COORDINAMENTO DEL BICIPLAN CON IL PIANO DEL VERDE E DEL PAESAGGIO AL FINE DI OTTENERE UNA PROGETTAZIONE INTEGRATA.
- 5 RICOGNIZIONE DELLE OPERE FINANZIATE IN ATTUAZIONE DI PIANI URBANISTICI, ACCORDI DI PROGRAMMA, FINANZIAMENTI PUBBLICI ETC., E LA VERIFICA DEL COLLEGAMENTO CON I PIANI DI INVESTIMENTO DELLE OPERE PUBBLICHE PREVISTE DAL BILANCIO COMUNALE.
- 6 REALIZZAZIONE DI UNA CORNICE DI RIFERIMENTO UNICA IN CUI CONDIVIDERE LE INIZIATIVE RIFERITE ALLA MOBILITÀ CICLABILE IN TUTTO IL TERRITORIO COMUNALE.
- 7 SVILUPPARE UN DOCUMENTO DI SUPPORTO ALLA SCELTA POLITICA NELLA PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI.

## OBBIETTIVI

- 1 RENDERE ABANO UN POLO ATTRATTIVO NELLA RETE DEI PERCORSI CICLABILI REGIONALI ED EUROPEI.
- 2 METTERE A SISTEMA LE INFRASTRUTTURE CICLABILI LOCALI CON LA RETE REGIONALE, NAZIONALE ED INTERNAZIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA
- 3 LA CICLABILITÀ DA OFFERTA INTEGRATIVA DELLA DESTINAZIONE TURISTICA A PRODOTTO TURISTICO AUTONOMO, RIPENSANDO LA RETE CON STANDARD QUALITATIVI E PRESTAZIONALI IN GRADO DI COMPETERE A LIVELLO EUROPEO
- 4 L'INFRASTRUTTURAZIONE CICLABILE DEL TERRITORIO COME VOLANO PER UNA BIKE ECONOMY CON MESSA A SISTEMA DI OBIETTIVI E AZIONI INERENTI LA RIQUALIFICAZIONE DELL'IMMAGINE TURISTICA
- 5 OFFRIRE UN'ACCESSIBILITÀ ALTERNATIVA ALL'AUTOMOBILE NEGLI SPOSTAMENTI QUOTIDIANI
- 6 AUMENTARE LA RICONOSCIBILITÀ DI PERCORSI E I LUOGHI DELLA MOBILITÀ LENTA, ATTRAVERSO UNA TEMATIZZAZIONE DI AMBITI, PERCORSI E PAESAGGI.
- 7 PROMUOVERE LA MOBILITÀ SOSTENIBILE COME ELEMENTO STRATEGICO DEL BENESSERE IN AMBIENTE URBANO
- 8 DARE UN CONTRIBUTO ATTIVO ALLA VISIONE STRATEGICA DEL PUMS DEL CO.ME.PA
- 9 ACCEDERE ALLE DIVERSE FONTI DI POTENZIALI FINANZIAMENTI EUROPEI, NAZIONALI, REGIONALI ETC



**ABANOBIKECITY**

# LA RETE ESISTENTE

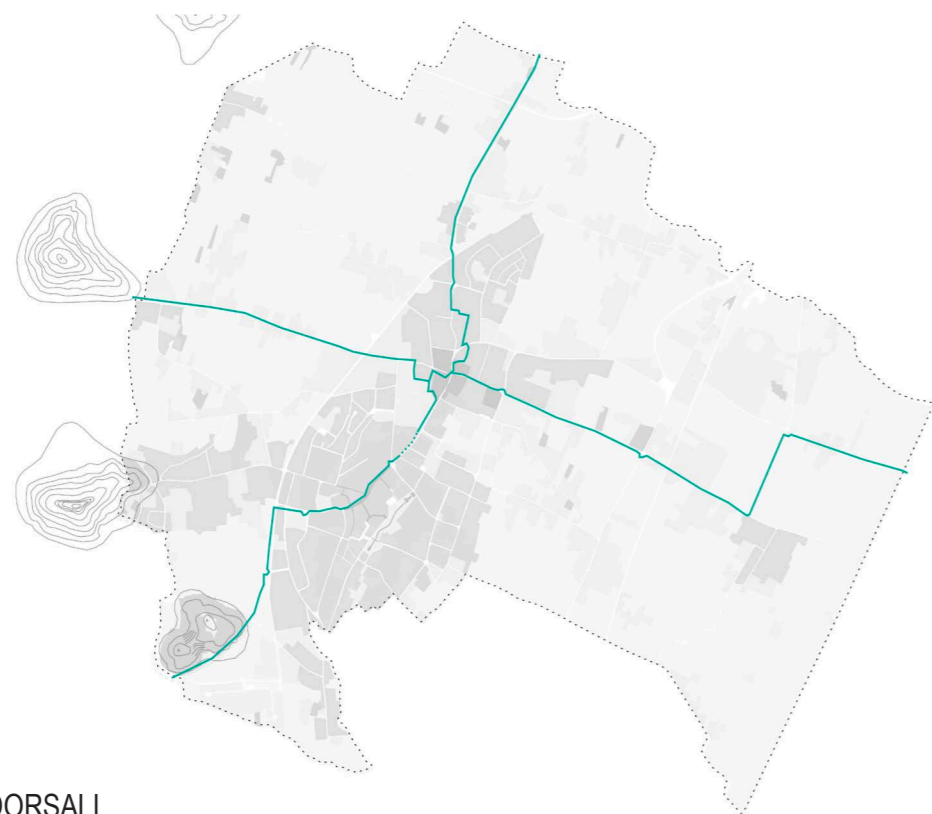


LEGENDA

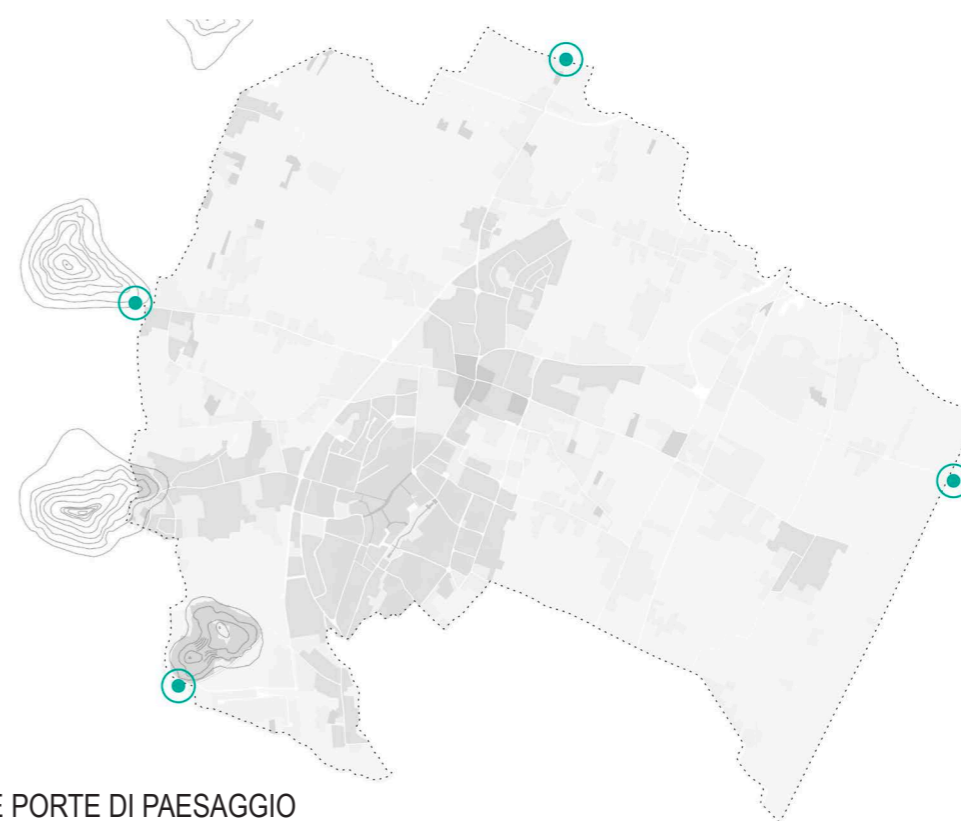
— PERCORSI ESISTENTI

30,38 KM

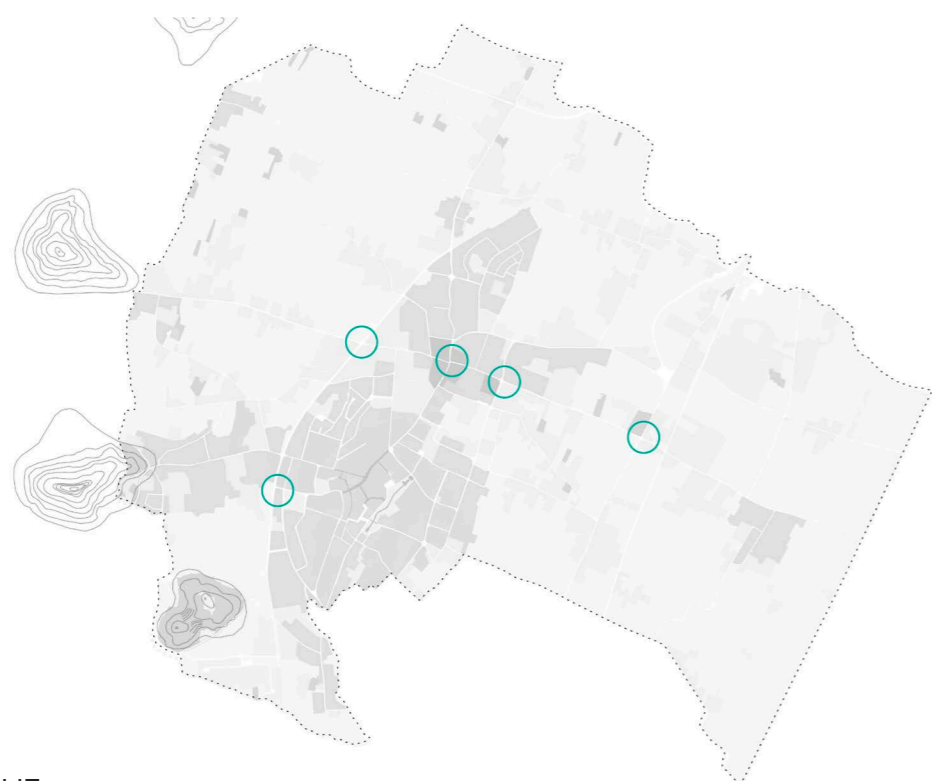
## IL MASTERPLAN



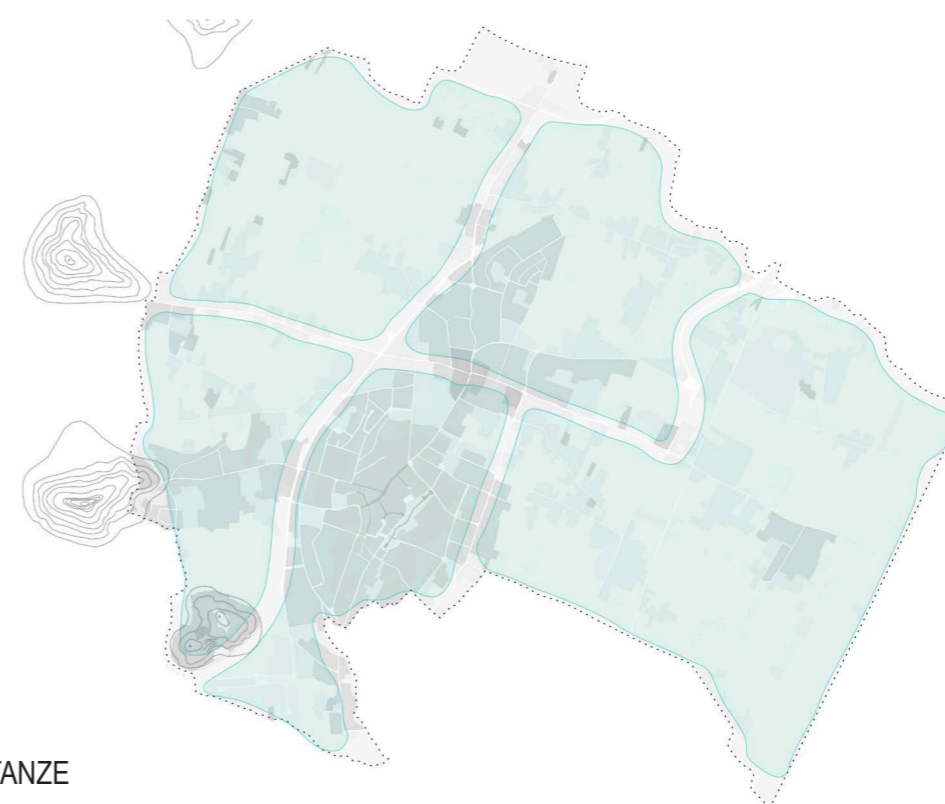
LE DORSALI



LE PORTE DI PAESAGGIO

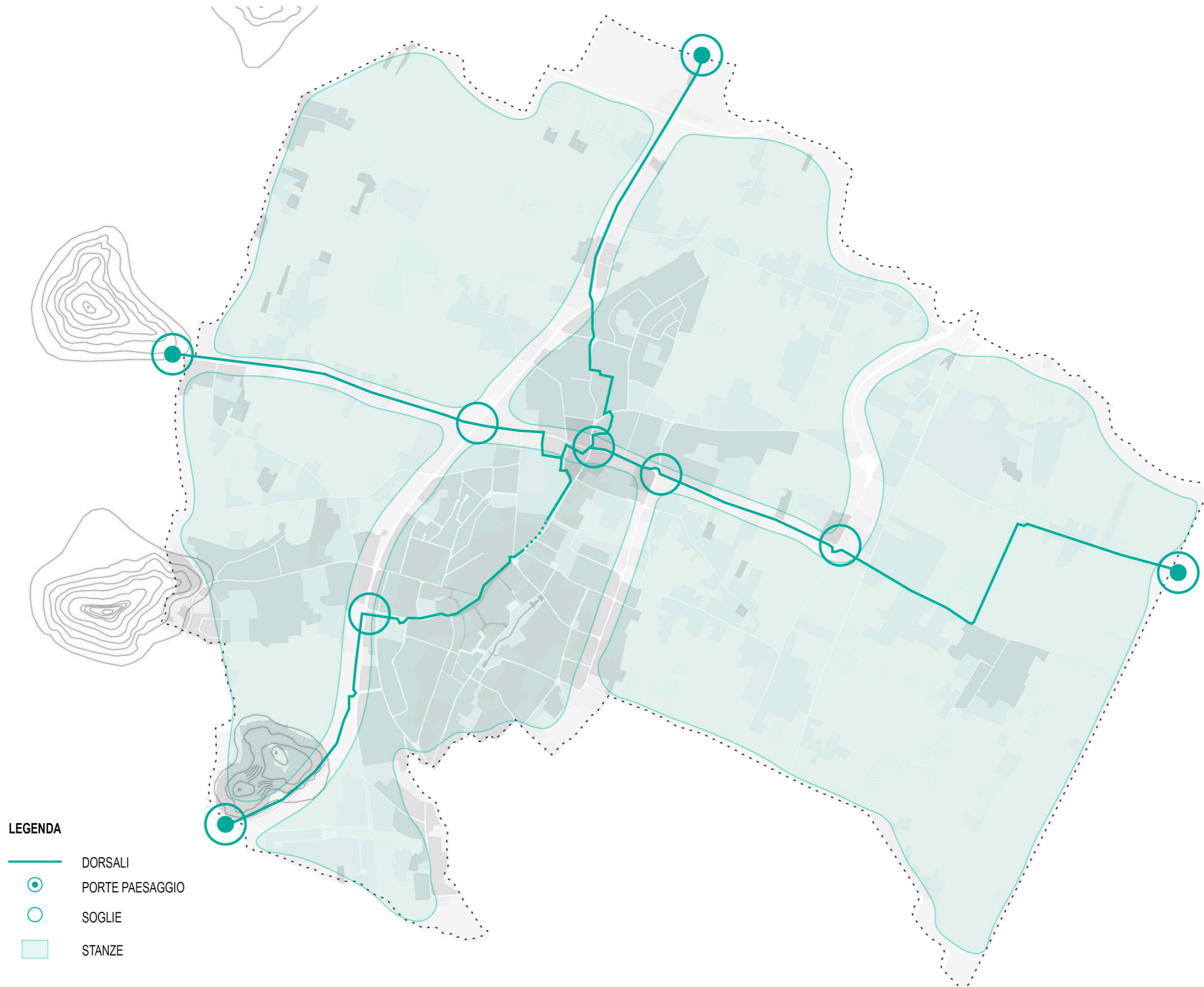


LE SOGLIE



LE STANZE

# LA VISIONE STRUTTURALE



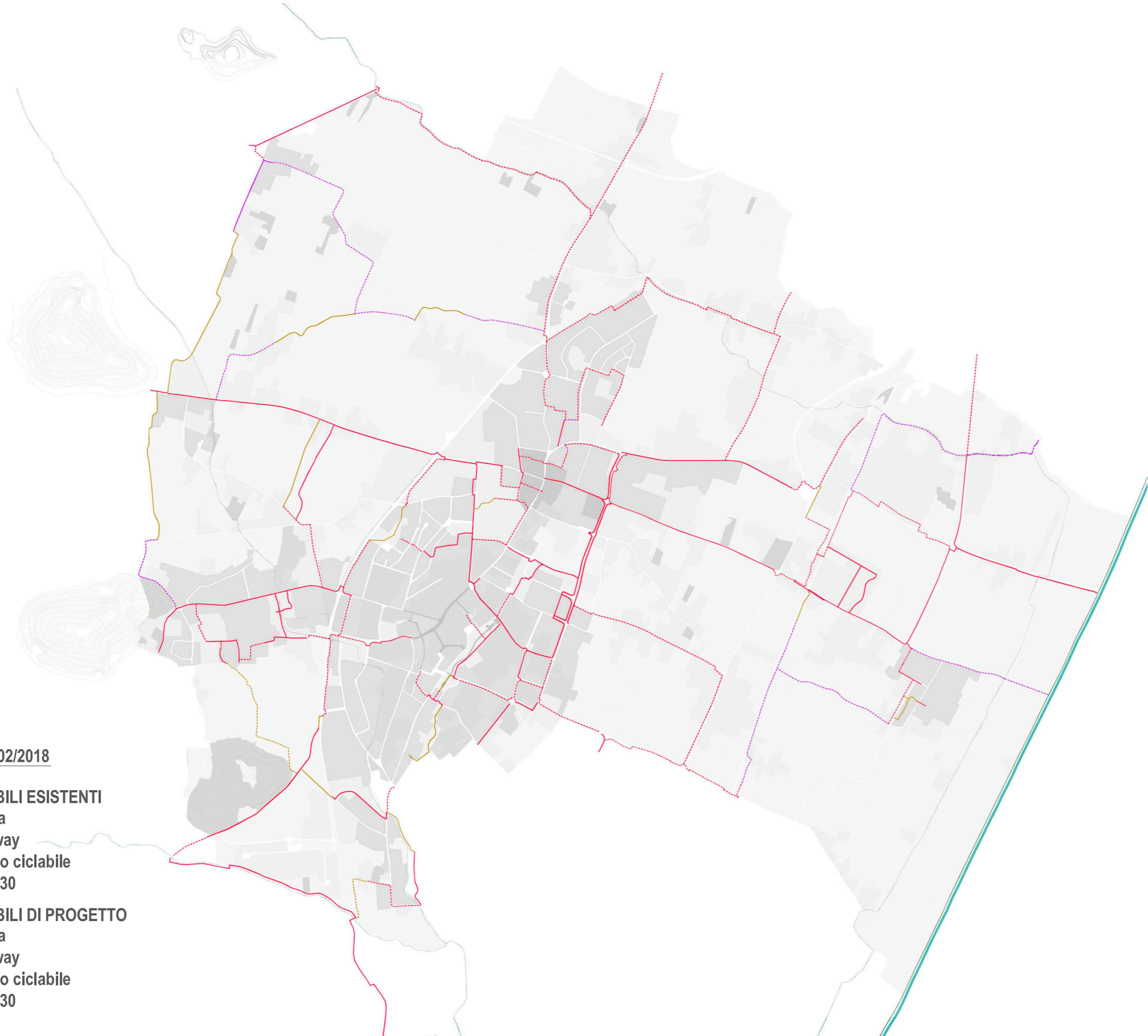
# IL BICIPLAN

Il progetto di rete secondo la L. 2/2018;

L'ipotesi progettuale classificata secondo le definizioni di cui alla L.2/2018 ovvero la rappresentazione dei livelli di ciclabilità riconosciuti a livello nazionale LEGGE 11 gennaio 2018, n. 2 – “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica” - Art. 2 Definizioni: a)«ciclovìa»: un itinerario che consenta il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o da infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole e sicura; b)«rete cicloviaria»: l'insieme di diverse ciclovie o di segmenti di ciclovie raccordati tra loro, descritti, segnalati e legittimamente percorribili dal ciclista senza soluzione di continuità; c)«via verde ciclabile» o «greenway»: pista o strada ciclabile in sede propria sulla quale non è consentito il traffico motorizzato; d)«sentiero ciclabile o percorso natura»: itinerario in parchi e zone protette, sulle sponde di fiumi o in ambiti rurali, anche senza particolari caratteristiche costruttive, ove è ammessa la circolazione delle biciclette; e)«strada senza traffico»: strada con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquanta veicoli giorno calcolata su base annua; f)«strada a basso traffico»: strada con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquecento veicoli al giorno calcolata su base annua senza punte superiori a cinquanta veicoli all'ora;

g) «strada 30»: strada urbana o extraurbana sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari o a un limite inferiore, segnalata con le modalità stabilite dall'articolo 135, comma 14, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495; è considerata «strada 30» anche la strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a tre metri riservata ai veicoli non a motore, eccetto quelli autorizzati, e sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari.

# LA VISIONE FINALE - la rete secondo la L. 02/2018



## VISIONE FINALE

### PERCORSI Legge 02/2018

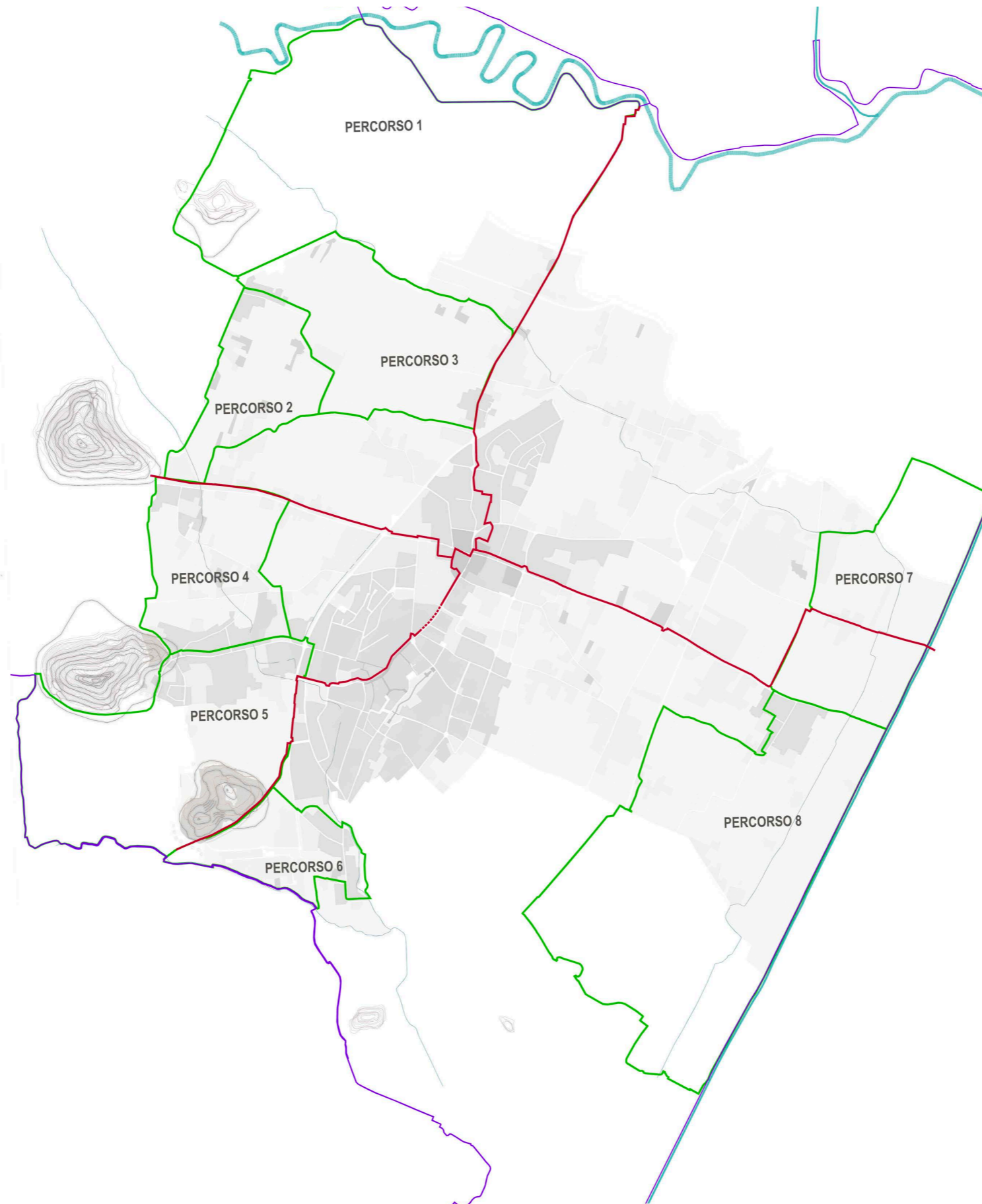
#### PERCORSI CICLABILI ESISTENTI

- Ciclovía
- Greenway
- Sentiero ciclabile
- Strada 30

#### PERCORSI CICLABILI DI PROGETTO

- - - Ciclovía
- - - Greenway
- - - Sentiero ciclabile
- - - Strada 30

# LE RETI DEI CITY USER - TURISTICA



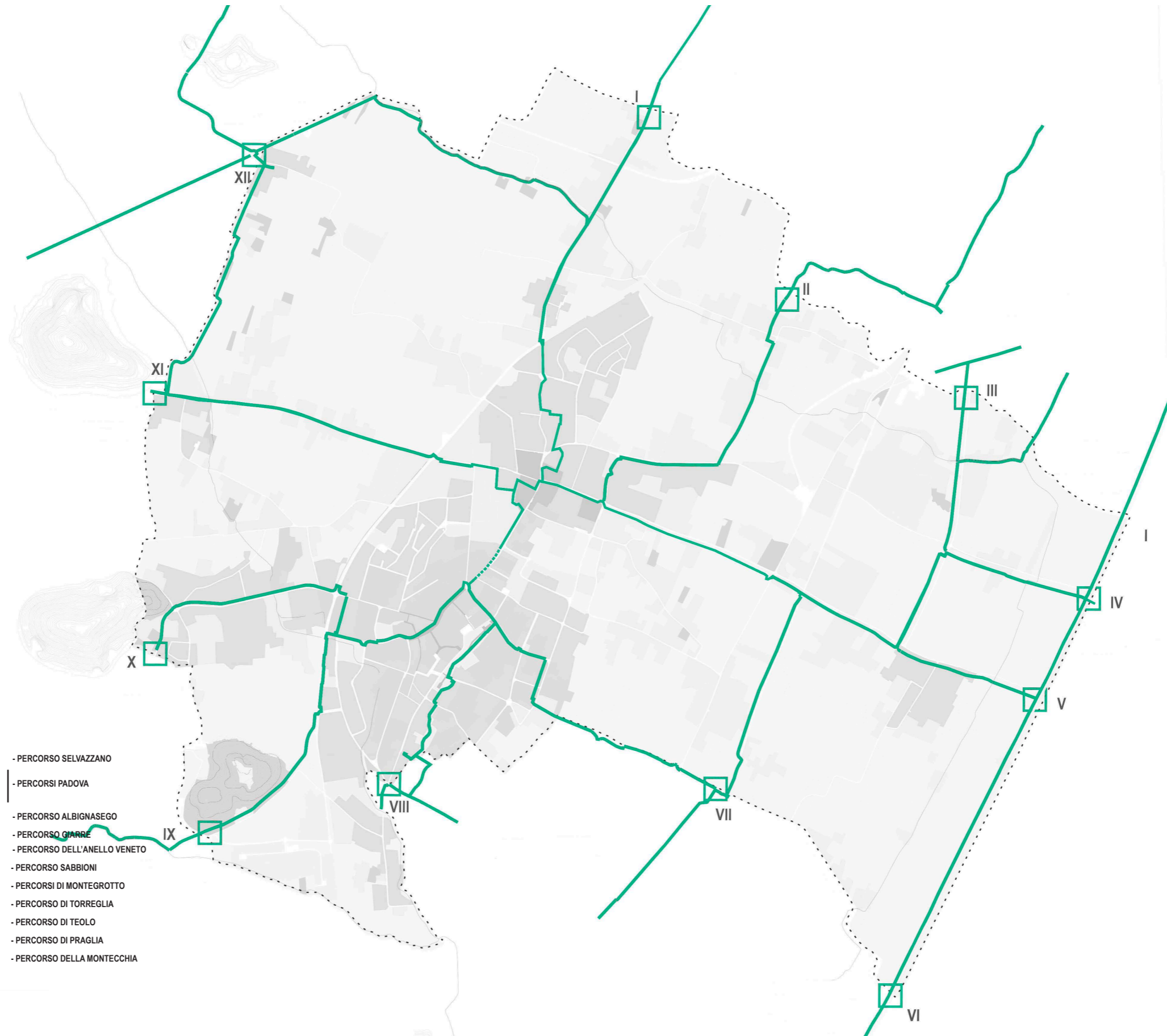
## LEGENDA

- Dorsali
- Reti Ciclabili Turistiche Venete
- Percorsi del tempo libero

## CIRCUITI

Percorso 1	10,504 Km
Percorso 2	4,627 Km
Percorso 3	6,146 Km
Percorso 4	4,798 Km
Percorso 5	7,504 Km
Percorso 6	4,539 Km
Percorso 7	5,940 Km
Percorso 8	10,241 Km

# LE RETI DEI CITY USER - METROPOLITANA



## LEGGENDA

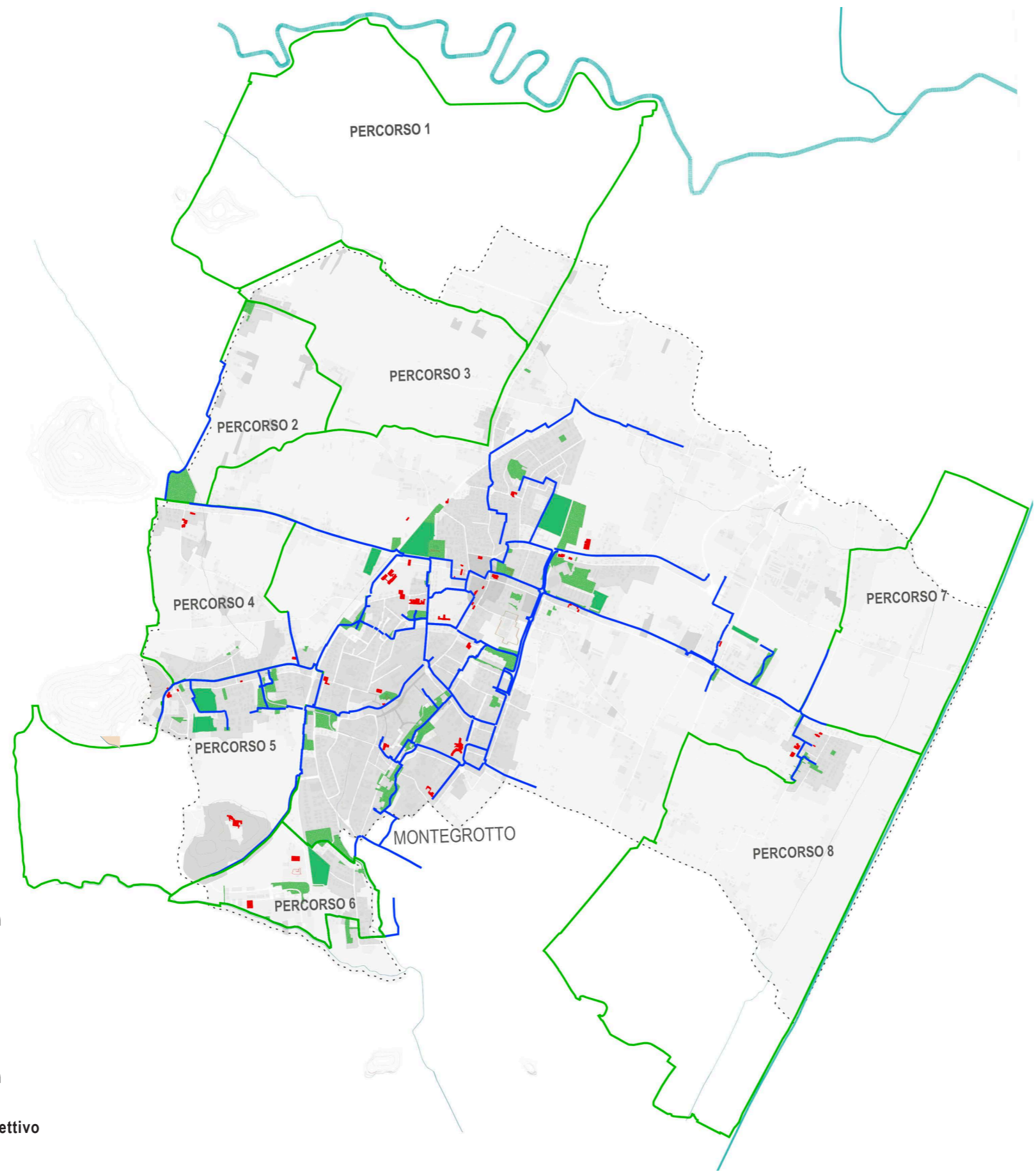
### LE PORTE



- I Porta Selvazzano
- II Porta Padova
- III Porta Mandria
- IV Porta Albignasego
- V Porta Giarre
- VI Porta Battaglia
- VII Porta Sabbioni
- VIII Porta Montegrotto
- IX Porta Torreglia
- X Porta Teolo
- XI Porta Praglia
- XII Porta Montecchia

- PERCORSO SELVAZZANO
- PERCORSI PADOVA
- PERCORSO ALBIGNASEGO
- PERCORSO GIARRE
- PERCORSO DELL'ANELLO VENETO
- PERCORSO SABBIONI
- PERCORSI DI MONTEGROTTO
- PERCORSO DI TORREGLIA
- PERCORSO DI TEOLO
- PERCORSO DI PRAGLIA
- PERCORSO DELLA MONTECCHIA

# LE RETI DEI CITY USER - QUOTIDIANA



## LEGENDA

- Percorsi della quotidianità
- Percorsi del tempo libero

CIRCUITI	
Percorso 1	10,504 Km
Percorso 2	4,627 Km
Percorso 3	6,146 Km
Percorso 4	4,798 Km
Percorso 5	7,504 Km
Percorso 6	4,539 Km
Percorso 7	5,940 Km
Percorso 8	10,241 Km

■ ■ Edifici ed aree di interesse collettivo

## GOVERNANCE: INTEGRAZIONE CON IL PUMS

Coordinamento e integrazione dei contenuti progettuali con il Piano della Mobilità Sostenibile della Conferenza Metropolitana di Padova, per:

- 1) Definizione dell'offerta su percorsi e servizi
- 2) Individuazione delle zone 30 su percorsi di scala sovra comunale
- 3) Parcheggi scambiatori
- 4) Bike sharing
- 5) Depositi custoditi
- 6) Velostazioni

### 6/ Gli interventi dello Scenario di Riferimento e dello Scenario di Piano: Ciclabilità



#### Stato di Fatto

- Autostrada e tangenziale
- Strada principale
- Ferrovia
- Stazioni ferroviarie
- rete ciclabile
- Confini comunali

#### Scenario di Riferimento

##### Interventi nella rete ciclabile

- C01 Collegamento ciclopedonale via di Francia
- C02 Via San Marco, tratta tra cavalcavia Darwin e via Einaudi
- C03 Via dei Ronchi
- C04 via Perù-Corso stati Uniti
- C05 via Bembo (tratta tra via Palla Strozzi e confine comunale)
- C17 Ponte Brentelle

#### Scenario di Piano, periodo B-M

##### Interventi nella rete portante ciclabile

- C26 Sottopasso autostradale tra via Geremia e via Correr
- C27 Via Torre (tratta tra via del Bigolo e via Fomaci)
- C28 Via Maroncelli (tratta tra cavalcavia Maroncelli e sovrappasso ferroviario)
- C29 Via San Marco (tratta tra Friburgo e via Einaudi)
- C30 Via San Marco (tratta tra sottopasso c.so Irlanda e sovrappasso A4)
- C31 Via Lago Dolfin
- C33 Via Manzoni, Stoppato, Gattamelata (tratta tra via Leopardi e via Sografi)
- C34 Completamento lungo Brentelle (tratta tra via Cà Silvestri e Ponterotto)
- C35 Completamento via Montà (tratta tra via Ramin e via Croceverde)
- C36 Via Nereo Rocco (collegamento via due palazzi-Stadio)
- C37 Completamento via Due Palazzi (tratta tra sottopasso c.so Australia e via Sacro Cuore)
- C38 Completamento via Altichiero fino a confine comunale

- Strade 30 Km/h
- Zone 30Km/h

## GOVERNANCE: BICIPLAN E IL PIANO DEL VERDE E DEL PAESAGGIO

Coordinamento ed integrazione con il piano del verde attraverso le seguenti azioni:

1. Caratterizzazione dei paesaggi
2. Interventi di riqualificazione e restauro sulle soglie e sulle porte



1. Ambito naturale protetto
2. Ambito agricolo ambientale
3. Ambito urbano
4. Ambito agricolo tradizionale
5. Ambito fluviale

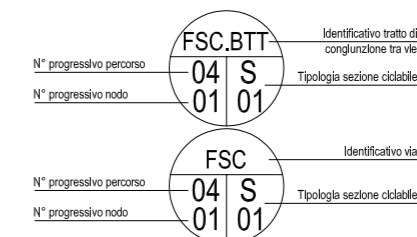
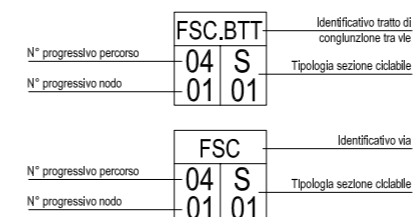
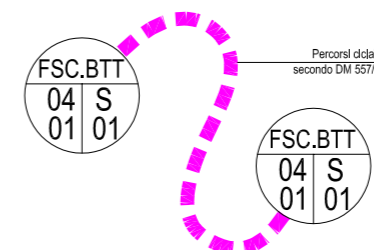
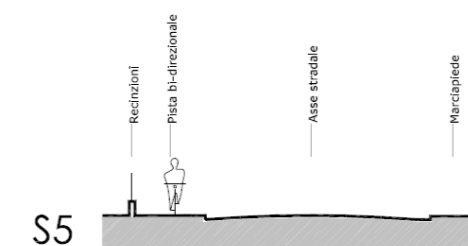
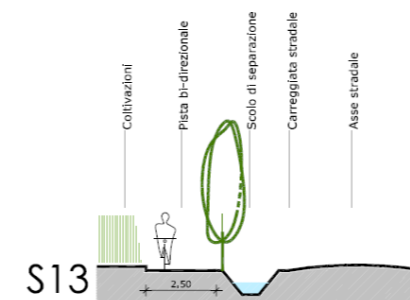
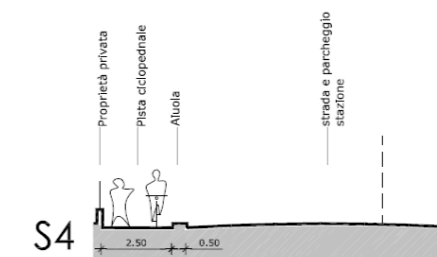
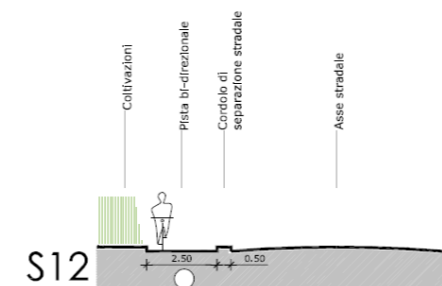
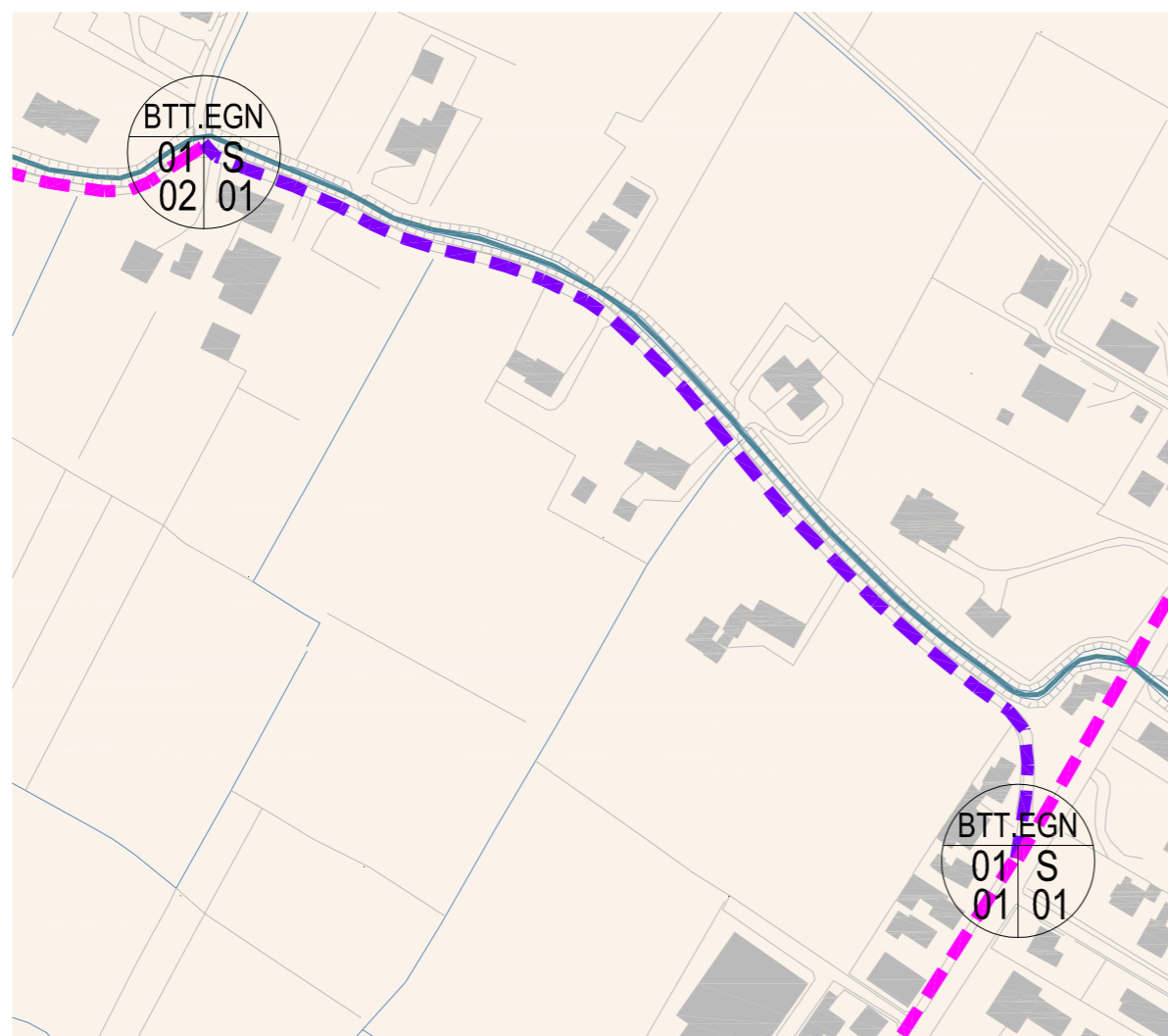
### LEGENDA:

- Edifici
- Zone urbanizzate
- Zone agrarie
- Idrografia Principale
- Infrastruttura verde
- Buffer BlueWay
- Riconessioni ambientali (Siepi campestri, corridoi ecologici)
- Infrastruttura dei colli Euganei
- Direttici principali mobilità verde (Vedi Abano BikeCity)
- Porte d'accesso con valore paesaggistico (Vedi Abano BikeCity)
- Interventi verdi scala micro \*Vedi capitolo micro



## LA FATTIBILITÀ E LA STIMA DEI COSTI

Al fine di raccordarsi con la programmazione delle opere pubbliche, i percorsi vengono divisi in tratti e nodi, dove per ognuno viene previsto uno schema progettuale per la manutenzione, l'adeguamento, o la nuova realizzazione ed un computo metrico estimativo al fine dell'individuazione preliminare dell'impegno di spesa.



## IL DATABASE

La gestione del piano avviene attraverso la realizzazione di un sistema informativo territoriale organizzato per dati geografici a cui viene agganciato un database con i dati relativi alla rete ciclabile, esistente e di progetto. Le informazioni vengono poi condivise con gli utenti attraverso l'applicazione Mymaps di Google

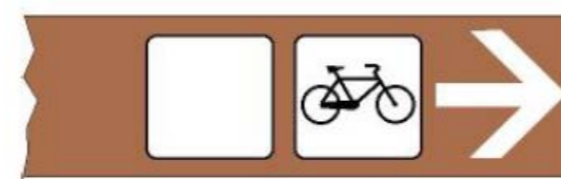
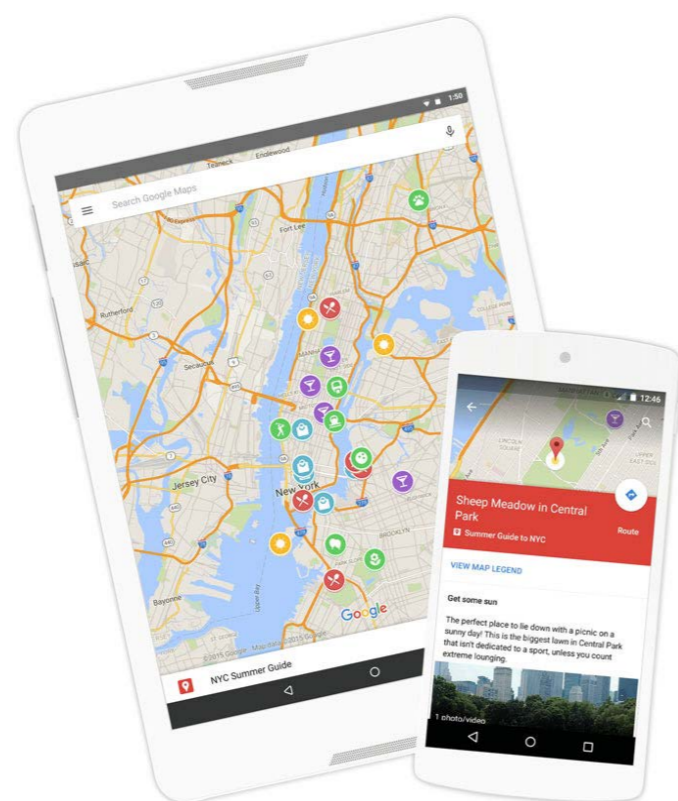
### Le informazioni disponibili nel database



•STATO	➔	esistente / esistente da riqualificare / di progetto
•LUNGHEZZA		
•LARGHEZZA		
•TIPOLOGIA	➔	piste ciclabili in sede propria / piste ciclabili su corsia riservata / percorsi promiscui pedonali – ciclabili / percorsi promiscui ciclabili -veicolari
•PAESAGGIO	➔	Collinare Euganeo / Urbano Termale / Agrocenturia Patavina
•MANUTENZIONE	➔	Buona / Sufficiente / Da manutentare
•SEGNALETICA	➔	Orizzontale / Verticale / Da realizzare
•SERVIZI	➔	Panchine / Rastrelliere / Punti di ricarica e-bike / depositi custoditi

## COMUNICAZIONE

La realizzazione di un'adeguata segnaletica orizzontale e verticale e di pannelli informativi, completa il quadro delle opere necessarie alla costruzione dell'immagine ciclabile di Abano. La segnaletica opera sia nell'ambito della sicurezza del ciclista sia in quello dell'indicazione dei percorsi e nella promozione del territorio.



Generico



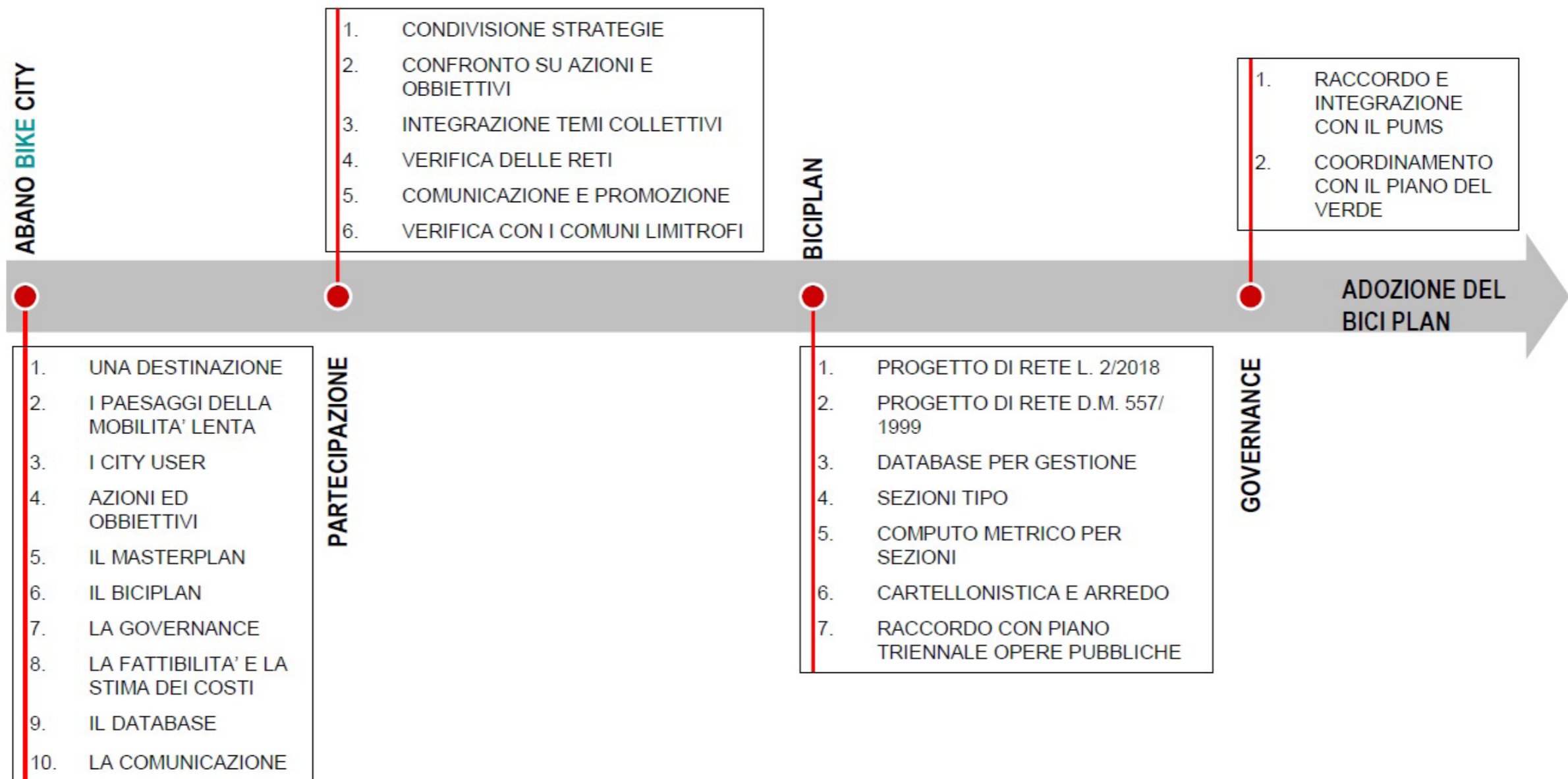
Itinerario regionale  
(es. itinerario n° 4  
della Lombardia su  
via Francigena)



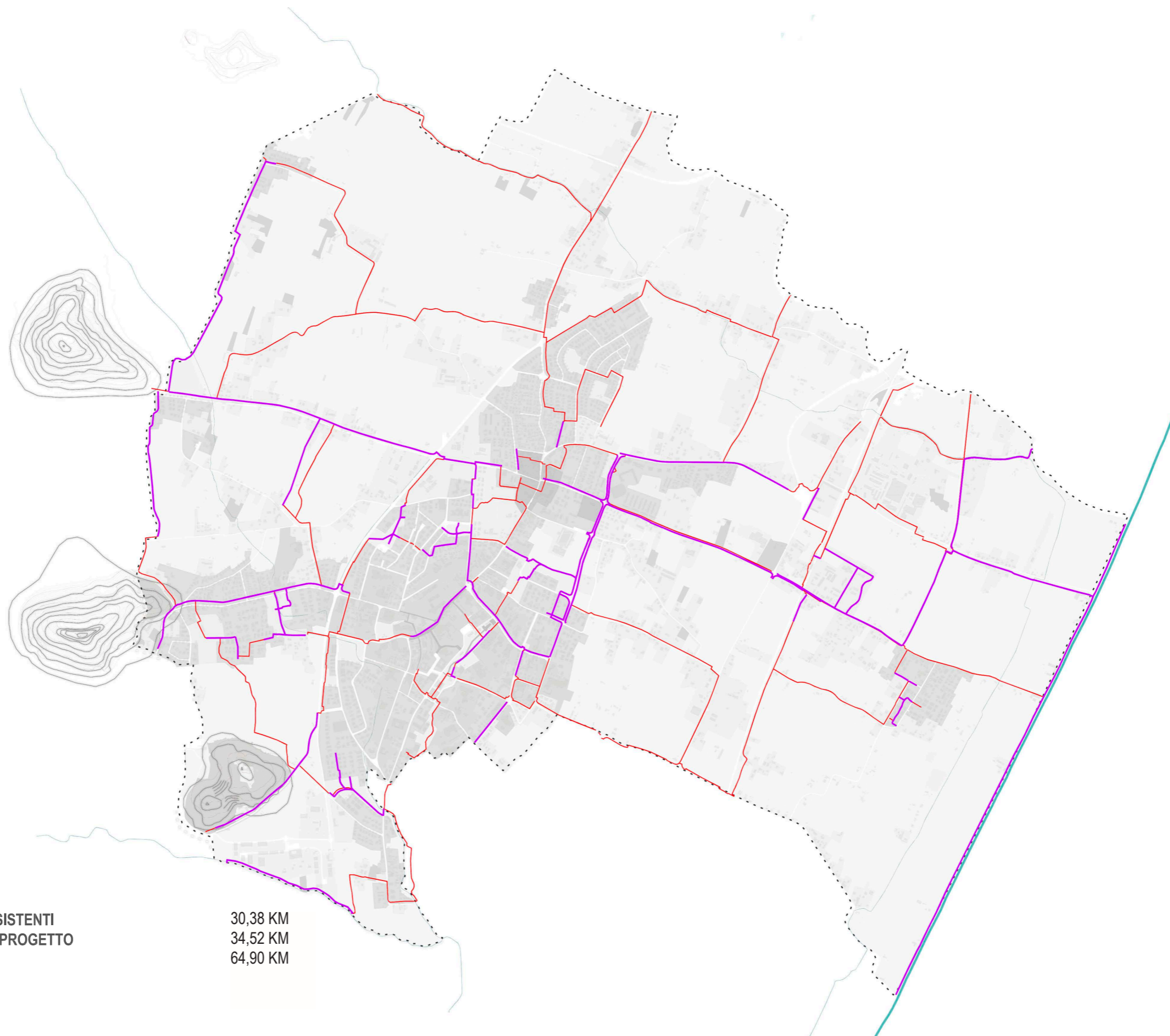
Itinerario provinciale  
(es. tratto catanese  
della Ciclopista del  
Sole)



## DA ABANO BIKE CITY AL BICIPLAN



# ABANO BIKE CITY



## LEGENDA

- PERCORSI ESISTENTI
- PERCORSI DI PROGETTO
- TOTALE

30,38 KM  
34,52 KM  
64,90 KM

