



Spett. Comune di Lodi, Settore Urbanistica

Oggetto: Osservazioni di Ciclodi-Fiab alla proposta di Piano di Governo del Territorio del Comune di Lodi (PGT)

L'associazione Ciclodi-FIAB presenta le seguenti osservazioni alla proposta di PGT del Comune di Lodi.

Documento di Piano – pag. 16 – secondo capoverso

Si richiede di cambiare il testo seguente:

Il sistema della mobilità dolce si presenta già ricco grazie ad un sistema di mobilità ciclabile di scala comunale e sovracomunale, rappresenta un investimento volto a migliorare le connessioni tra i servizi e il verde esistenti. La promozione della mobilità ciclo-pedonale prevede la realizzazione di piste ciclabili in affiancamento alle strade sottoposte a interventi di riqualificazione. Inoltre, si prevede la realizzazione nel centro urbano di una viabilità protetta, collegata alle piste provenienti dalla periferia e alle aree di parcheggio in prossimità del centro storico; nonché la creazione/completamento dei percorsi di connessione sovracomunale e la messa in sicurezza delle piste esistenti, dei marciapiedi e degli attraversamenti pedonali.

con:

Il sistema della mobilità ciclistica e pedonale pur se presenta alcune realizzazioni di pregio nel Comune si presenta nel complesso largamente insufficiente a garantire la mobilità sicura dei pedoni ed in particolare delle biciclette. Molte sono le aree del Comune con punti molto pericolosi per le biciclette, e di conseguenza la mobilità ciclistica in sicurezza è preclusa per una rilevante parte degli spostamenti (ad esempio gli spostamenti casa scuola), e mancano altresì collegamenti in sicurezza con molti paesi limitrofi.

Si rilevano molte criticità negli spostamenti delle biciclette anche nel solo centro storico, nel quale molti punti strategici sono oggi preclusi al doppio senso per le biciclette, che comunque avviene ed è di fatto tollerato

Il PGT propone l'estensione della rete dei percorsi ciclabili e pedonali per proporre la mobilità ciclistica come strumento privilegiato per gli spostamenti nella città, sia a carattere sistematico (scuola, lavoro, servizi) che ricreativo (collegamento con il centro e il verde esistente).

Il PGT propone che in tutto il centro storico sia vigente il doppio senso per le biciclette, con eventuale eccezione delle vie a forte attraversamento autoveicolare (Via XX settembre e Via Paolo Gorini)



La promozione della mobilità ciclo-pedonale prevede l'identificazione quantitativa degli obiettivi da perseguire, la realizzazione di percorsi ciclabili tramite piste ciclabili o moderazione del traffico, nonché tramite la realizzazione di piste ciclabili in affiancamento alle strade sottoposte a interventi di riqualificazione.

Inoltre, si prevede la realizzazione nel centro urbano di una viabilità protetta tramite interventi di effettiva moderazione del traffico, collegata alle piste provenienti dalla periferia e alle aree di parcheggio in prossimità del centro storico; nonché la creazione/completamento dei percorsi di connessione sovracomunale e la messa in sicurezza delle piste esistenti, dei marciapiedi e degli attraversamenti pedonali.

Relazione di sintesi – punto 3 lettera g Mobilità

Si richiede di cambiare il testo seguente:

La mobilità in Lodi vede oggi una situazione migliorabile relativamente ai parcheggi ed al funzionamento del mezzo pubblico, che un recente studio specifico ha dimostrato essere in generale adeguato alla città.

Il PdS pertanto propone la realizzazione di nuove aree a parcheggio, che vengono individuate in lotti con sopraelevazione di nuovi piani di parcheggio per alcuni parcheggi esistenti della circoscrizione urbana del centro o in zone limitrofe ad essa.

Grande rilevanza avrà la realizzazione del nuovo nodo intermodale ex ABB – Consorzio Agrario che prevede:

- ampliamento del terminal bus;
- nuove aree di sosta.

Capitolo a parte costituisce la situazione della rete ciclabile e dei percorsi pedonali protetti. La bicicletta è un mezzo di trasporto individuale privilegiato nella città di Lodi, anche se la rete si presenta frammentata. Per questo il PdS propone, in coerenza con il Piano Urbano della Mobilità elaborato dal centro studi PIM aggiornato al Gennaio 2009, la sostanziale estensione e messa a rete dei ciclabili. Le integrazioni proposte realizzano l'accessibilità fisica estesa dei servizi di maggiore importanza per la città (istruzione e verde).

con:

La mobilità in Lodi vede oggi una situazione migliorabile relativamente alla riduzione dell'uso del mezzo privato motorizzato, al sistema dei parcheggi ed al funzionamento del mezzo pubblico, che lo studio “.....” del ha dimostrato essere in generale adeguato alla città (si chiede di citare lo studio nel dettaglio).

Il PdS pertanto propone la realizzazione di nuove aree a parcheggio, che vengono individuate in lotti con sopraelevazione di nuovi piani di parcheggio per alcuni parcheggi esistenti della circoscrizione urbana del centro o in zone limitrofe ad essa. Gli interventi saranno volti a decentrare il parcheggio dal centro urbano.

Grande rilevanza avrà la realizzazione del nuovo nodo intermodale ex ABB Consorzio Agrario che prevede:

- ampliamento del terminal bus;
- nuove aree di sosta
- l'incremento quantizzato della composizione modale del trasporto pubblico.



Parte integrante del sistema della mobilità cittadina è della rete dei percorsi ciclabili e dei percorsi pedonali protetti. La bicicletta è un mezzo di trasporto individuale già oggi utilizzato nella città di Lodi, anche se la rete si presenta insufficiente e notevolmente frammentata. Per questo il PdS propone l'incremento quantizzato della composizione modale della mobilità ciclistica e pedonale, in coerenza con il Piano Urbano della Mobilità elaborato dal centro studi PIM aggiornato al Gennaio 2009, la sostanziale estensione e messa a rete dei percorsi ciclabili, ottenuti sia con apposite piste ciclabili o ciclopedonali che tramite percorsi con traffico effettivamente moderato. Le integrazioni proposte devono realizzare l'accessibilità fisica estesa dei servizi di maggiore importanza per la città (istruzione e verde), nonché il collegamento dei vari quartieri con il centro città e la rete dei percorsi di valenza extracomunale. Si segnala in particolare la carenza di percorsi ciclabili sicuri fra la zona del Ponte sul fiume Adda, l'ospedale e il centro storico.

Piano delle Regole – Elaborato PdR 1 – NTA – art. 19 campi di competenza

Si propone l'aggiunta dopo l'esistente comma 3 de seguente comma 3 bis

3. bis Alla suddivisione in differenti tipologie viabilistiche si aggiunge la seguente suddivisione funzionale delle strade come segue:

- a) strade ad esclusivo utilizzo veicolare (ovvero utenza non debole)
- b) strade a prevalente utilizzo veicolare (sono compatibili i flussi dell'utenza debole e veicolare, ma l'utenza veicolare ha la prevalenza; per ognuna di tali strade è da prevedere un itinerario ciclopedonale corrispondente)
- c) strade a prevalente utilizzo utenza debole (sono compatibili i flussi dell'utenza debole e veicolare, ma l'utenza debole ha la prevalenza, quindi l'utenza veicolare deve regolare i suoi comportamenti in modo da non causare pericolo; tipicamente sono da prevedere zone 30)
- d) strade ad esclusivo utilizzo utenza debole

A tal proposito alla voce a) sono da ricondursi A - Autostrade e B - Strade extraurbane principali; alla voce b) sono da ricondursi C - Strade extraurbane secondarie e D - Strade urbane di scorrimento; alla voce c) sono da ricondursi E - Strade urbane di quartiere ed F - Strade locali; alla voce d) sono da ricondursi F-bis. Itinerari ciclopedonali e Centri storici

Piano delle Regole – Elaborato PdR 1 – NTA – art. 20 classificazione della viabilità – comma 1

Si richiede di cambiare il testo seguente:

La classificazione della viabilità è stata effettuata dal Piano delle Regole sulla base dei tipi stradali individuati dal Nuovo Codice della Strada (DLgs 285/1992 e smi) e alla sua interpretazione locale effettuata dal presente PdR, a partire dalla vigente perimetrazione del Centro abitato.

con:

La classificazione della viabilità è stata effettuata dal Piano delle Regole sulla base dei tipi stradali individuati dal Nuovo Codice della Strada (DLgs 285/1992 e smi) e dall'art



19 comma 3 bis e alla sua interpretazione locale effettuata dal presente PdR, a partire dalla vigente perimetrazione del Centro abitato.

Piano delle Regole – Elaborato PdR 1 – NTA – art. 21 La rete della viabilità locale

Si propone di aggiungere il seguente comma 4

Al fine di programmare gli interventi quantitativi di sviluppo di specifiche componenti modali della mobilità ci si doterà di uno strumento di rilevazione sistematico della distribuzione delle diverse componenti modali sul territorio comunale

Piano delle Regole – Elaborato PdR 1 – NTA – art. 21 La rete della viabilità locale

Si propone di aggiungere il seguente comma 5

L'obiettivo del PGT è quello di raggiungere gli obiettivi della Carta di Bruxelles, sottoscritta nel 2009 da comune di Lodi, nonché di incrementare le composizioni modali ciclistica, pedonale e dei mezzi pubblici.

Tavola PdR 8 “Schema della rete ciclabile” prevista nelle NTA art. 22 punto 1

La Tavola non è presente nella documentazione disponibile sul sito web.

Nelle NTA art. 22 punto 3

In merito all'indicazione "I percorsi devono essere di norma separati dalle carreggiate stradali da elementi fisici in rilievo o da opportuno dislivello, opportunamente raccordato", si ricorda che il CdS indica la separazione fisica solo in caso di percorso contromano. Inoltre, si chiede di aggiungere che percorsi ciclabili possono essere realizzati con interventi di moderazione del traffico che ottengano l'effettiva riduzione della velocità di veicoli, tali quindi da permettere anche la coesistenza fra flussi veicolari e flussi ciclistici in direzione contraria senza separazione fisica della carreggiata.

Tavole del Rapporto Ambientale PGT tav 11 percorsi ciclopedonali

Le indicazioni sulle piste ciclabili esistenti urbane “a norma DM 557/99” e “non a norma DM 557/99” risultano largamente carenti e con numerosi errori vistosi di attribuzione.

In seguito si indicano alcune prime richieste di modifiche

- Non sono esistenti piste ciclabili sugli assi stradali Via Dalmazia e Via Trento e Trieste (la pista inizia in Via Battisti)
- Non sono piste a norma del DM 557/99 quelle indicate su Via Cadamosto, Via San Colombano e Giardini del passeggio.
- Le piste ciclabili extraurbane indicate come esistenti, in particolare quelle indicate col colore giallo e rosso non sono esistenti. Ad esempio non esiste un



collegamento ciclabile continuo con Fontana, o in sponda destra dell'Adda prima della città. Su Via Sforza è indicata una "Pista ciclabile extraurbana" senza alcun collegamento con ambiti extraurbani.

- La pista in rosso puntato passa all'interno dell'ospedale e collega Via Secondo Cremonesi e Via Vecchia Cremonese in un improbabile percorso su proprietà privata.

Si suggerisce quindi il rifacimento completo della tavola.

Tavola "DdP_4.2_scenario_strategico_locale"

Le indicazioni per la mobilità dolce esistente e prevista risultano largamente carenti e incomplete. In seguito si indicano alcune prime richieste di integrazioni

- Si richiede l'aggiunta di una connessione ciclopedonale al Parco produttivo di S. Grato.
- Si richiede l'aggiunta della connessione già esistente ciclopedonale verso il quartiere Riolo.
- Si richiede l'aggiunta di una connessione ciclopedonale verso il quartiere Fontana.
- Si richiede l'aggiunta di una connessione ciclopedonale via S. Colombano-Bassiana-sottopasso ferrovia-incrocio Piacenza-Vecchia Cremonese.
- Si richiede l'aggiunta di un collegamento per S. Martino in Strada su via Piermarini.
- Si chiede di prevedere un collegamento sicuro tra zona S. Fereolo e Centro Commerciale sulle vie Raffaello-Grandi e Marescalca.

Lodi, 20 gennaio 2010

Per Ciclodi-FIAB, i consiglieri:

Stefano Caserini

Edoardo Galatola

Enrichetta Negri