

ATI



PSC

Area Bazzanese



# PIANO STRUTTURALE DEI COMUNI DELL'AREA BAZZANESE

Bazzano, Castello di Serravalle, Crespellano, Monte San Pietro, Monteveglio, Savigno, Zola Predosa

## CONFERENZA DI PIANIFICAZIONE

## **SISTEMA DELLA MOBILITA'**

Redazione del PSC in forma associata dei  
Comuni di Bazzano, Castello di Serravalle, Crespellano, Monte  
San Pietro, Monteveglio, Savigno e Zola Predosa.



Zola Predosa  
31/03/2011

ATI



PSC

Area Bazzanese



## OBIETTIVI

Dal Documento degli obiettivi strategici, emesso dall'Ufficio di Piano - Area Bazzanese, nel Marzo 2009 si evidenziano i seguenti punti:

- la costruzione di **nuove qualità**, attraverso un **miglioramento dell'accessibilità** alle diverse parti del territorio;
- l'**adeguamento delle infrastrutture e dei servizi** per la mobilità puntando sulla **mobilità sostenibile**;
- una **visione unitaria** della rete della mobilità pubblica e privata;
- una stretta **interdipendenza delle scelte insediative** relative alla residenza e ai servizi **con l'assetto attuale e potenziale del sistema della mobilità**, privilegiando la rete della mobilità pubblica come supporto alle opportunità di riorganizzazione degli insediamenti;
- una attenzione a **cogliere, attraverso il miglioramento delle condizioni di accessibilità, le opportunità insediative** che il sistema produttivo dell'Area Metropolitana cerca sul territorio.

Gli obiettivi sopra elencati si inseriscono, come particolarità specifiche del territorio dell'Unione dei Comuni della Valsamoggia, nel più generale sistema degli obiettivi contenuto nel **Piano della Mobilità Provinciale (PMP)** approvato dal Consiglio Provinciale di Bologna nel Marzo 2009, al quale si rimanda e del quale, nel capitolo successivo, si evidenziano le scelte più significative per il territorio in esame.

Redazione del PSC in forma associata dei  
Comuni di Bazzano, Castello di Serravalle, Crespellano, Monte  
San Pietro, Montevoglio, Savigno e Zola Predosa.

Zola Predosa  
31/03/2011



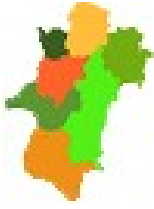
Lo **scenario programmatico delineato dal PMP**, anche in relazione agli interventi più importanti per il territorio allo studio, si caratterizza per la previsione delle seguenti principali infrastrutture e servizi, di carattere strategico:

- completamento del **nodo ferroviario di Bologna** (realizzazione del passante AV/AC, nuova stazione Ferroviaria)
- completamento e potenziamento del **Servizio Ferroviario Metropolitano** (nuove fermate, nuovo materiale rotabile, incremento quantitativo e qualitativo dei servizi, valorizzazione delle stazioni);
- realizzazione del **Passante Autostradale Nord e delle opere connesse**, compresa la banalizzazione dell'attuale anello "autostrada-tangenziale"

Il **PSC**, a partire a quanto più sopra enunciato come quadro di riferimento sovraordinato, affronta il sistema complessivo della mobilità nell'area di studio, domanda e offerta, esaminando:

- **la rete ferroviaria**
- **il trasporto pubblico locale su gomma**
- **l'assetto viabilistico**

Per ciascuna di queste componenti (considerate separatamente per necessità di esposizione anche se strettamente interagenti tra loro) viene valutato l'**assetto attuale**, vengono individuate le **criticità** e le relative **previsioni del PMP**, vengono indicati **elementi programmatici da introdurre nel PSC**



# LA RETE FERROVIARIA (1)

## ASSETTO ATTUALE

La **linea ferroviaria** Bologna - Casalecchio – Vignola; caratteristiche

- servizio di **Trasporto Pubblico a impianto fisso**; in quanto tale riveste un **ruolo portante e strutturante**.
- **24 km** di lunghezza totale, **15 stazioni / fermate**, comprese quelle di estremità;
- **13 km** nel territorio dell'Unione, **9 stazioni / fermate** (Riale, Pilastrino, Zola Municipio, Zola Chiesa, Ponte Ronca, Via Lunga, Crespellano, Muffa, Bazzano)

Il **servizio attuale** è effettuato integralmente con **treni diesel**, con **cadenzamento a 60 minuti**, salvo **rinforzo a 30'** in due intervalli della giornata sulla tratta Bologna Bazzano

La ferrovia ha una **grande potenzialità** e conferisce una **grande accessibilità** al territorio, mettendo in comunicazione diretta con il nodo ferroviario della Stazione di Bologna ed i servizi in essa concentrati (AV/AC, treni regionali e nazionali, collegamento con l'Aeroporto, ecc.)

## IL PMP PREVEDE

Il **PMP**, in base all'"Accordo per il completo sviluppo ed attuazione del SFM bolognese" siglato il 19 Giugno 2007, **prevede** che, a partire dal completamento della Stazione AV/AC di Bologna il servizio **sulla linea SFM2** (Vignola - Bologna - Portomaggiore) consista in **un treno ogni 30 minuti** collegante Vignola con Budrio Centro; di questi un treno su due collegherà Vignola con Portomaggiore; lo stesso servizio verrà effettuato in senso contrario.

## LE CRITICITA'

- **insufficiente capacità di trasporto**, soprattutto in relazione alla potenziale domanda espressa dalla direttrice, sia attualmente che in previsione di sviluppi insediativi e di politiche di orientamento della domanda sul trasporto pubblico;
- **vincoli strutturali** da rimuovere per incrementare la capacità; in particolare emerge la necessità di allungare le banchine di alcune stazioni/fermate e di realizzare o rendere realmente utilizzabili altri punti di incrocio;
- **inadeguatezza**, o comunque inefficacia, delle **attrezzature di interscambio**



## LA RETE FERROVIARIA (2)

### PROGRAMMA DI ADEGUAMENTO

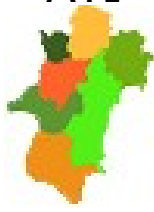
- **completamento dell'elettificazione tra Bazzano - Vignola** e delle **due SSE** previste a Savignano e Chiesanuova (interventi completati);
- **messa in funzione dei treni elettrici già disponibili** (migliori prestazioni e minore inquinamento atmosferico e acustico);
- **integrazione del materiale rotabile elettrico** con quello che deve arrivare attraverso il bando di FER - Sistemi Territoriali (l'ordine è stato acquisito dalla ditta STADLER; la consegna dei 12 treni nuovi è prevista entro 26 mesi dall'aggiudicazione dell'ordine, cioè **entro il 2013**);
- i **nuovi treni** avranno una lunghezza di 90 m, con una **capienza di 550 posti**, di cui 270 a sedere

Con queste disponibilità, **a partire dal 2014 è attuabile un servizio con frequenza di un treno ogni 30' esteso a tutta la linea**; la capacità di trasporto sarà di 1.100 passeggeri/ora.

### ELEMENTI PROGRAMMATICI PER IL PSC

Nell'ambito del PSC occorre:

- **salvaguardare le possibilità di incrementare il servizio** (raddoppio di binario in alcuni punti, prolungamento delle banchine, ampliamento degli impianti, adeguamento e creazione di punti di incrocio)
- **creare le premesse per un servizio più veloce, sicuro, e regolare**, in primo luogo eliminando il maggior numero possibile di passaggi a livello (dove necessario creando alternative carrabili o ciclo-pedonali);
- **dare maggiore valore urbanistico alle fermate/stazioni** (localizzarvi attrezzature e servizi di richiamo, e favorire la nascita di attività che ne valorizzino il ruolo nell'ambito della organizzazione urbana e territoriale)
- **programmare il reperimento delle risorse**, mantenendo sempre una coerenza tra carico urbanistico e offerta di trasporto



# IL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA – TPL (1)

## ASSETTO ATTUALE

Tre tipologie generali di linee:

- linee **suburbane**, tutte attestate su Bologna (83 per Calderino; 94 per Bazzano - Crespellano - Zola P)
- linee **extraurbane attestata su Bologna** (656/657/658 per la Valsamoggia, 671 per la direttrice pedemontana, 686 per la Valle Lavino)
- linee **extraurbane non attestata su Bologna** (varie e articolate, con punti di concentrazione in Bazzano e Calderino; servizi dedicati ad utenze specifiche, scolastiche, mercatali, ecc.).
- alcuni **servizi**, finalizzati ad **aree o utenze particolari**, che testimoniano l'apertura del servizio anche a linee di carattere non convenzionale

## IL PMP PREVEDE

- massimizzazione dell'**interscambio ferro-gomma**, eliminando/riducendo i servizi paralleli;
- potenziamento dei **collegamenti con le stazioni ferroviarie** del SFM;
- potenziamento e miglioramento dei **servizi sulle direttrici non servite dalle ferrovie**,
- potenziamenti di alcuni **collegamenti trasversali/intervallivi**.

Nella rete del territorio in esame vengono individuati i seguenti livelli di offerta :

- tratti ad **alta frequenza**: Calderino - Casalecchio - Bologna
- tratti a **media frequenza** : Bazzano - Zola Predosa;
- potenziamento dei **servizi locali di adduzione alla rete ferroviaria**: Monteveglio - Calcara - Anzola;
- riduzione dei livelli di servizio durante le ore di punta: direttrice di Vignola

## CRITICITA' ED ESIGENZE

- ampliare l'**offerta tra gli abitati della collina-montagna e le stazioni della linea SFM**
- razionalizzare i **servizi paralleli alla linea ferroviaria**
- ottimizzare l'**integrazione fra il trasporto scolastico ed il normale trasporto di linea**;
- potenziare i **collegamenti intervallivi**;
- raccordare con maggiore efficienza l'**ospedale G. Dossetti** con il territorio in generale e con la stazione SFM di Bazzano in particolare



# IL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA – TPL (2)

## ELEMENTI PROGRAMMATICI PER IL PSC

Il **coordinamento dei servizi ferro-gomma**, ed in particolare la riduzione dei servizi paralleli alla ferrovia, deve essere preceduto dalla creazione delle premesse per un **potenziamento del servizio ferroviario**.

Il PSC deve creare le **premesse per un potenziamento strutturale** dei collegamenti più importanti del servizio TPL su gomma; si tratta di operare soprattutto sulle fermate e sui nodi attraverso:

- un **miglioramento del comfort a terra** dei passeggeri in salita discesa, infrastrutturando le fermate (pensiline, banchine, piazzole, eliminazione delle barriere architettoniche);
- l'offerta di **informazioni ai passeggeri** (percorsi ed orari), sia di carattere statico che dinamico;
- l'accesso ai **titoli di viaggio**;
- un **incremento della sicurezza in fermata ed in accesso alla stessa** (percorsi e passaggi pedonali, visibilità, ecc.)
- la creazione, nei centri abitati più importanti, di vere e proprie **"autostazioni"**, dotate di **attrezzature di interscambio** tra mezzo privato (bici, moto, auto) e mezzo pubblico, di percorsi di adduzione, di servizi o localizzate in corrispondenza di servizi.

Vanno inoltre individuate e sfruttate e ove possibile create tutte le occasioni per **velocizzare e regolarizzare il servizio TPL**, realizzando condizioni favorevoli di utilizzazione della sede stradale, particolarmente all'interno delle traverse urbane:

- **eliminazione della sosta** lato strada;
- efficace **separazione dell'utenza debole** (pedoni, ciclisti) dal traffico motorizzato;
- **allargamento della sede stradale**;
- **fluidificazione e moderazione** del traffico.

# LA VIABILITÀ: ASSETTO E CRITICITÀ (1)

ATI



PSC

Area Bazzanese



La rete dei Comuni della Valsamoggia può essere divisa in **quattro ambiti territoriali e funzionali**:

- sistema di **fondovalle Lavino**;
- sistema di **fondovalle Samoggia e di Serravalle**;
- sistema **pedemontano**;
- sistema delle **strade intervallive**.

## 1. Fondovalle Lavino

**viabilità principale:** SP 26 Cà Bortolani Calderino - Pilastrino;

**viabilità minore di collina e montagna** (Monte S. Pietro, Montemaggiore, S. Chierlo, Montepastore, Gavignano, S. Lorenzo in Collina, S. Martino in Casola).

- la strada di fondovalle è sostanzialmente buona, con problemi di attraversamento urbano a Calderino - Ponterivabella (conflitto tra funzioni di collegamento e funzioni urbane);
- problemi di sicurezza per innesti, intersezioni e attraversamenti pericolosi (compatibilità con le fermate del TPL, la presenza di scuole, residenze isolate, ecc.);
- problemi di congestione nello sbocco sul sistema di fondovalle (in particolare nel tratto da Ponterivabella al Pilastrino)
- problemi di agibilità per la viabilità minore (inverno, maltempo, ecc.).

Redazione del PSC in forma associata dei  
Comuni di Bazzano, Castello di Serravalle, Crespellano, Monte  
San Pietro, Monteveglio, Savigno e Zola Predosa.

Zola Predosa  
31/03/2011



# LA VIABILITÀ: ASSETTO E CRITICITA' (2)

ATI



PSC

Area Bazzanese

## 2. Fondovalle Samoggia e Serravalle

**viabilità principale:** SP 27 Cà Bortolani - Savigno - Monteveglio - Muffa; SP 70 Fagnano - Zappolino - Castelletto - Castello di Serravalle - (Savignano s.P.); SP 76 Fagnano - Stiore - Monteveglio; SP 77 Castello di Serravalle - (Guiglia); SP 78 Monteveglio - Bazzano - (Spilamberto);

**viabilità minore di collina e montagna** (Samoggia, strada per Monteombraro, Merlano, area parco di Monteveglio, Montebudello);

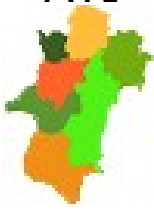
- nel sistema Fondovalle Samoggia e Serravalle non ci sono problemi di congestione, ma semmai problemi diffusi di livello di servizio (strade tortuose e strette), di sicurezza (strade strette e tortuose, intersezioni da migliorare, pavimentazione e corpo stradale da sistemare) e di compatibilità funzionale/ambientale (attraversamenti urbani, passaggi pedonali, moderatori di traffico);
- c'è qualche problema localizzato: l'attraversamento dell'abitato di Monteveglio; il nodo della Muffa (in particolare quando il passaggio a livello è chiuso); il nodo di Bazzano stazione, strada per Spilamberto (anche in questo caso quando il p.l. è chiuso), ecc..

Redazione del PSC in forma associata dei  
Comuni di Bazzano, Castello di Serravalle, Crespellano, Monte  
San Pietro, Monteveglio, Savigno e Zola Predosa.

Zola Predosa  
31/03/2011

# LA VIABILITÀ: ASSETTO E CRITICITA' (3)

ATI



PSC

Area Bazzanese

## 3. Sistema Pedemontano

**collegamenti Est - Ovest:** SP 569 (confine con Modena) - Bazzano - Muffa - Crespellano - via Lunga - Nuova Bazzanese (svincoli di Ponte Ronca - via Madonna Prati, Zola Chiesa - via Masini, Zola Predosa - via Roma, Riale - Zona B) - Grande viabilità bolognese; vecchia Bazzanese via Lunga - Ponte Ronca - Zola Predosa - Riale - (Casalecchio); SS 9 Emilia Ponte Samoggia - Anzola - Bologna;

**collegamenti Nord - Sud:** SP 27 Muffa - Calcara - Ponte Samoggia; SP 26 Pilastrino - Rigosa - SS9;

**viabilità minore di pianura** (area Bazzano - Spilamberto, area Madonna Prati, area Via Masini - Tombe - Rigosa; in generale tutta la viabilità tra la Bazzanese e la via Emilia)

- nel sistema pedemontano si concentrano tutti i problemi di congestione, che condizionano fortemente la scelta degli itinerari
- la vecchia Bazzanese (Bazzano – Via Lunga) è tutta fortemente congestionata; in presenza di elevati livelli di congestione qualsiasi alternativa diventa preferibile; si ha trasferimento del traffico su itinerari più lunghi ma più scorrevoli, e anche sulla viabilità locale urbana (esempio di Crespellano)
- la nuova Bazzanese è in genere scorrevole da via Lunga fino allo svincolo di Ponte Ronca - via Madonna Prati; le code si formano anche per gli svincoli di Zola (quello di via Masini non ha corsie di accelerazione; in quello di via Roma - Portoni Rossi si formano code che debordano sulla nuova Bazzanese)
- problemi localizzati a Muffa (presenza del passaggio a livello) e a Bazzano in corrispondenza della rotonda Bazzanese/ strada per Spilamberto, (presenza del p.l. e della stazione).

Redazione del PSC in forma associata dei  
Comuni di Bazzano, Castello di Serravalle, Crespellano, Monte  
San Pietro, Monteveglio, Savigno e Zola Predosa.

Zola Predosa  
31/03/2011



## 4. Intervallive

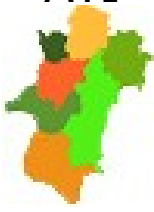
**tra fondovalle Samoggia e fondovalle Lavino:** SP 75 via Landa Montemaggiore - Ponterivabella; SC di Mongiorgio Ponzano - Badia; SC di Tiola;

**tra fondovalle Lavino e Reno:** SP 74 di Mongardino, tra Calderino e Sasso Marconi; SP 69 Cà Bortolani - Pian di Venola.

- si tratta di strade acclivi e tortuose, spesso con problemi di stabilità dei versanti (soprattutto la strada per Mongiorgio) e quindi di manutenzione;
- le strade di Mongiorgio e di Tiola sono strategiche per i collegamenti interni al territorio; la prima per i collegamenti tra le alte valli Samoggia e Lavino; la seconda per le relazioni Castello/Castelletto - Savigno

## 5. Altri problemi localizzati

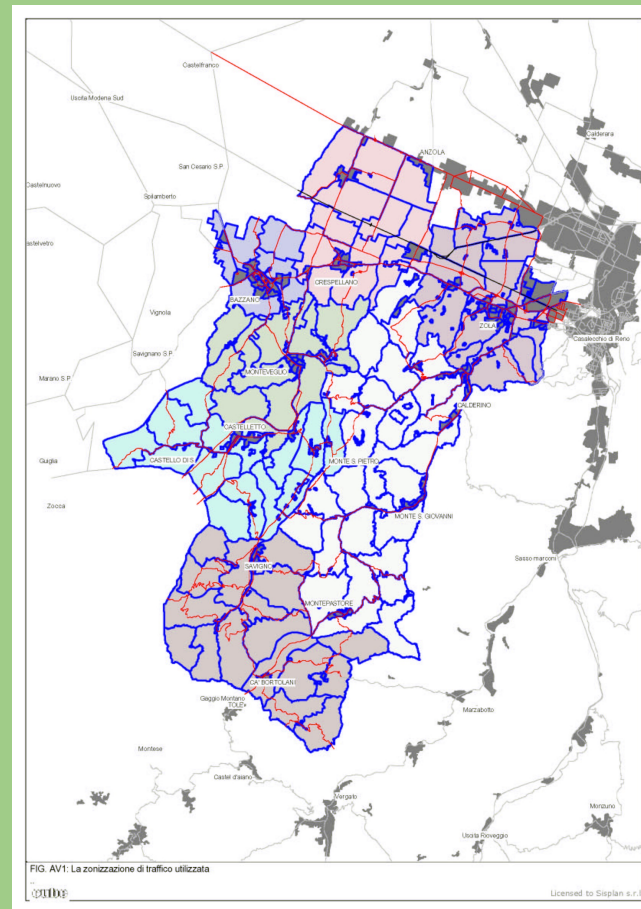
- Attraversamento dell'abitato di Monteveglio (in particolare in occasione di manifestazioni, sagre, mercati, ecc.)
- Punti di particolare pericolosità per conflitti fra traffico veicolare e utenza debole (passaggi pedonali su strade a traffico veloce o con poca visibilità, percorsi di accesso alle fermate TPL)
- Punti di particolare pericolosità per conflitti fra traffico veicolare (recapito della SP 78 sulla SP 569 a Bazzano, intersezione SP 27/SP 70 a Bersagliera, ecc.)

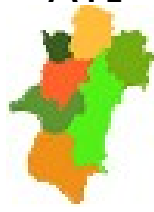


## Scenari

L'assetto viabilistico è stato esaminato con l'utilizzo di **strumenti di simulazione**, costruendo due scenari di studio:

- lo **Scenario Attuale (SA)**, costituito dalla **matrice O/D** (Origine/destinazione) degli **attuali spostamenti** dei mezzi leggeri e dei mezzi pesanti, dalla **rete stradale attuale** descritta nelle sue caratteristiche statiche e dinamiche, dal **modello di simulazione**, calibrato fino ad una soddisfacente riproduzione della situazione in atto, e utilizzato per il calcolo degli indicatori;
- lo **Scenario Programmatico**, costituito dalla matrice O/D (Origine/destinazione) dei **futuri spostamenti** dei mezzi leggeri e dei mezzi pesanti, **dalla rete stradale integrata dagli interventi programmati**, dal **modello di simulazione** calibrato utilizzato in fase previsiva per il calcolo degli indicatori





## SCENARIO ATTUALE

### Carichi veicolari e livelli di congestione sulle strade

Risulta evidente la **"ingombrante"** presenza dell'**autostrada**, con effetti rilevanti non tanto sulla funzionalità della rete stradale (nello scenario attuale l'autostrada non ha contatti con la rete ordinaria dell'area di studio), quanto sugli aspetti ambientali.

Sono riportate le **aree urbanizzate**, dalle quali si può rilevare l'importanza del traffico di transito all'interno delle stesse.

Si rileva che:

- le **strade a Sud dell'asse pedemontano non hanno problemi di congestione** (come si è visto i problemi sono di altro genere) ad **eccezione** della fondovalle Lavino SP26, da Ponte Rivabella al Pilastrino;
- **problemi rilevanti di congestione** si hanno invece sull'**asse pedemontano**, e particolarmente laddove, a Ovest di via Lunga, l'asse portante è ancora costituito dalla vecchia Bazzanese;
- in questo tratto l'asse pedemontano costituisce un problema oltre che per se stesso, anche per l'**innesto delle strade laterali**, che talvolta (vedi i casi della Muffa e di Bazzano) scontano la presenza di passaggi a livello sulla ferrovia.

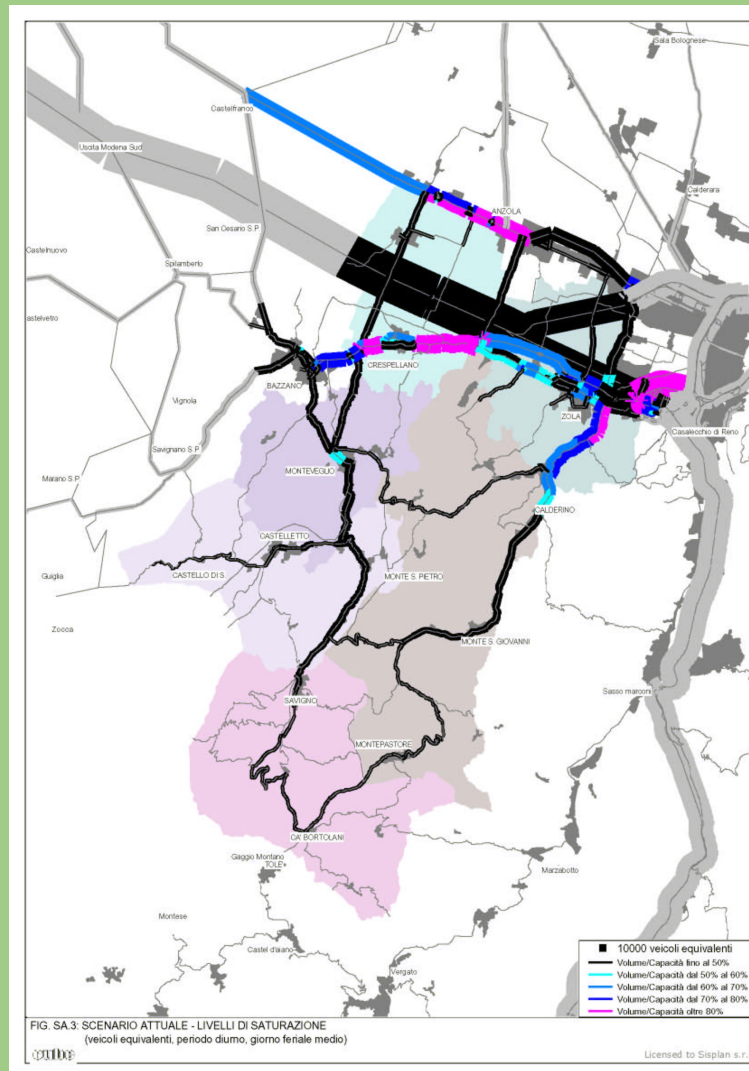
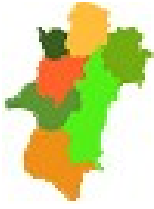


FIG. SA 3: SCENARIO ATTUALE - LIVELLI DI SATURAZIONE (veicoli equivalenti, periodo diurno, giorno feriale medio)

# LA VIABILITA' - SCENARIO ATTUALE (2)

ATI



PSC

Area Bazzanese

## SCENARIO ATTUALE

Carichi veicolari e livelli di congestione sulle strade

Finestra sull'area pedemontana

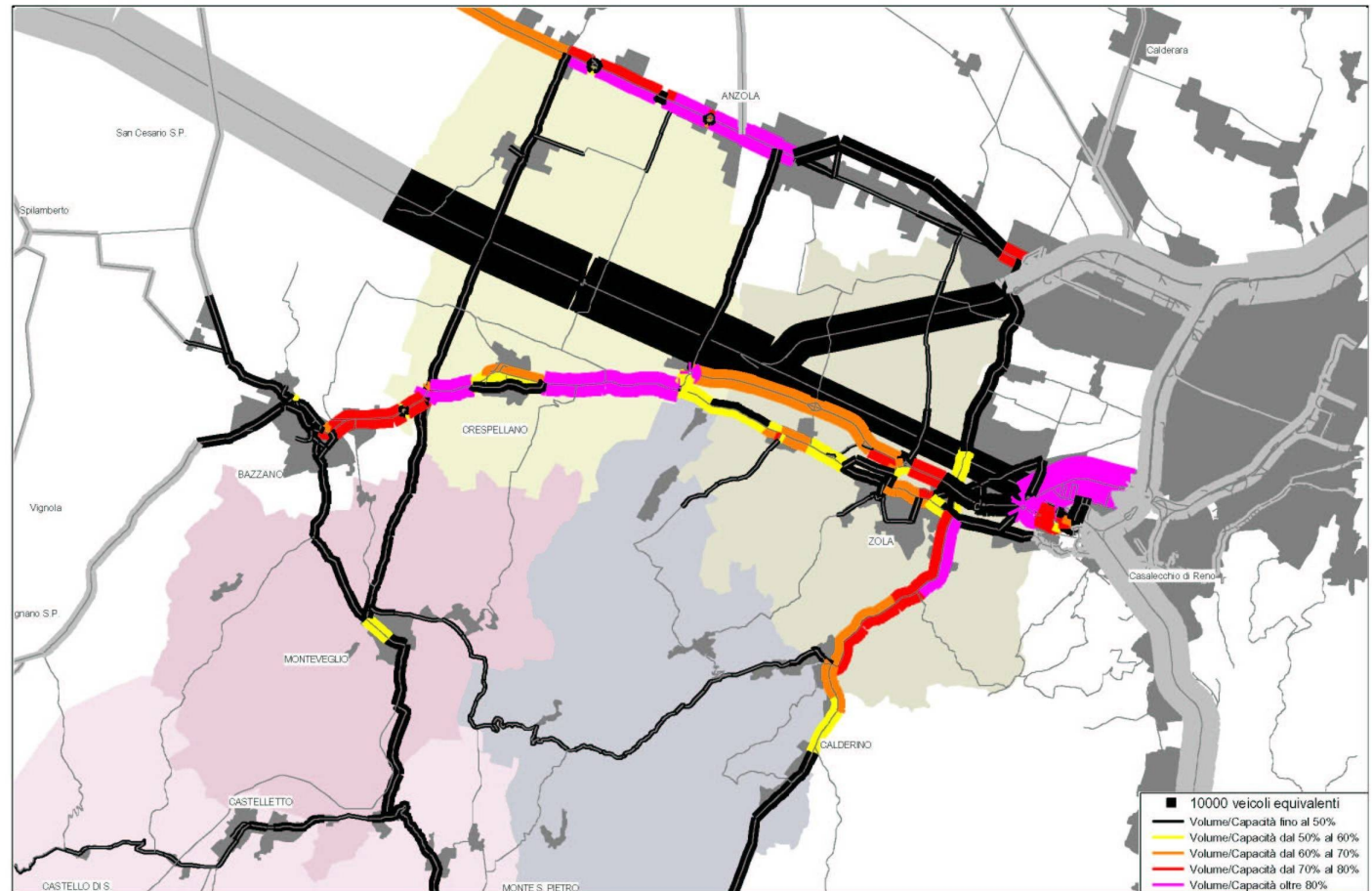


FIG. SA.3.1: SCENARIO ATTUALE - LIVELLI DI SATURAZIONE NELL'AREA PEDEMONTANA (veicoli equivalenti, periodo diurno, giorno fenale medio)



Licensed to Sisplan s.r.l.

Redazione del PSC in forma associata dei  
Comuni di Bazzano, Castello di Serravalle, Crespellano, Monte  
San Pietro, Monteveglio, Savigno e Zola Predosa.

Zola Predosa  
31/03/2011

**SCENARIO PROGRAMMATICO**

Le **nuove infrastrutture stradali** introdotte nella rete sono:

il **completamento della Nuova Bazzanese**, da via Lunga al confine provinciale, con lo standard C1 (extraurbana secondaria, carreggiata 10,50)

-**variante alla SP27** in località Muffa (intersezione con la SP569, scavalco della ferrovia, connessione con la Nuova Bazzanese)

-;

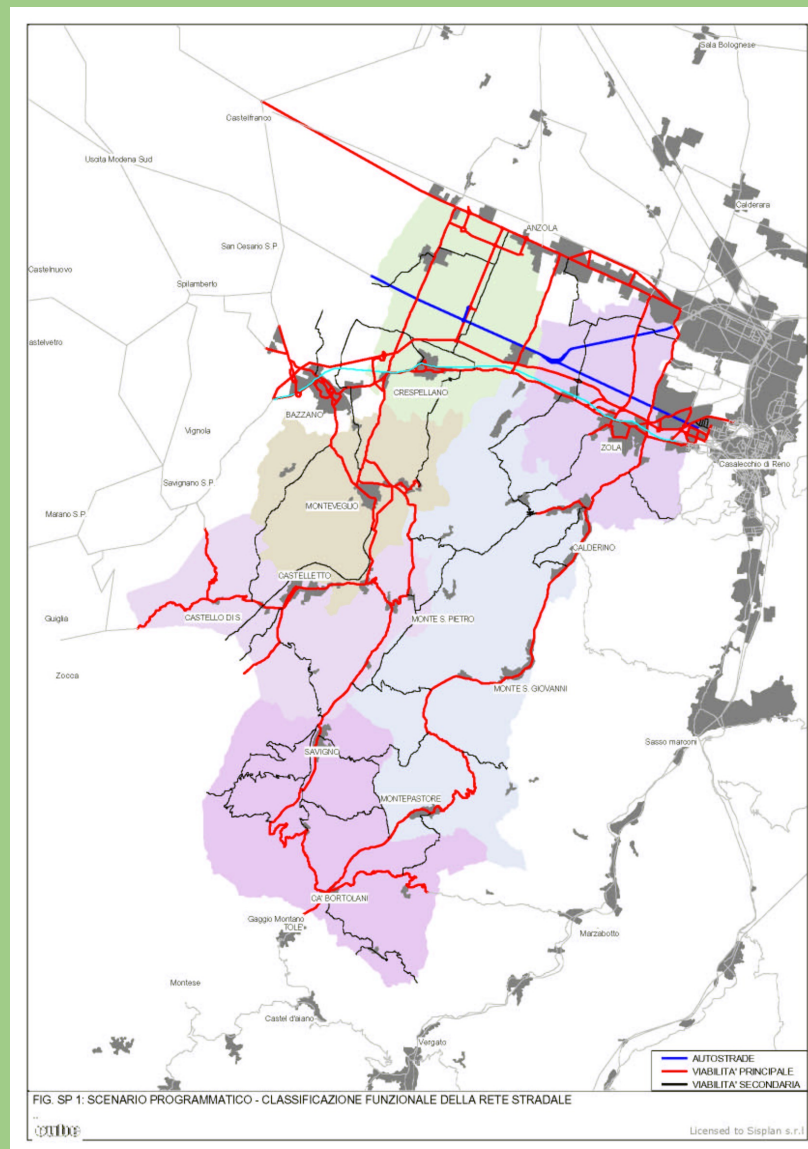
-**variante alla SP 78/2** a Bazzano;

-**nuovo Casello autostradale di Crespellano e viabilità connessa** con il Casello stesso e con il nuovo ambito produttivo Martignone.

Per completezza, essendo prevista dagli attuali strumenti urbanistici, è stata inserita nello Scenario anche la circonvallazione di Monteveglio.

Gli interventi elencati sono quelli che hanno rilevanza ai fini della simulazione dello scenario programmatico, che ha valenza soprattutto infrastrutturale; altri interventi, di non minore importanza, relativi alla sicurezza ed alla ricalibratura di alcuni tratti di viabilità vengono considerati con altri tipi di analisi.

Redazione del PSC in forma associata dei  
Comuni di Bazzano, Castello di Serravalle, Crespellano, Monte  
San Pietro, Monteveglio, Savigno e Zola Predosa.



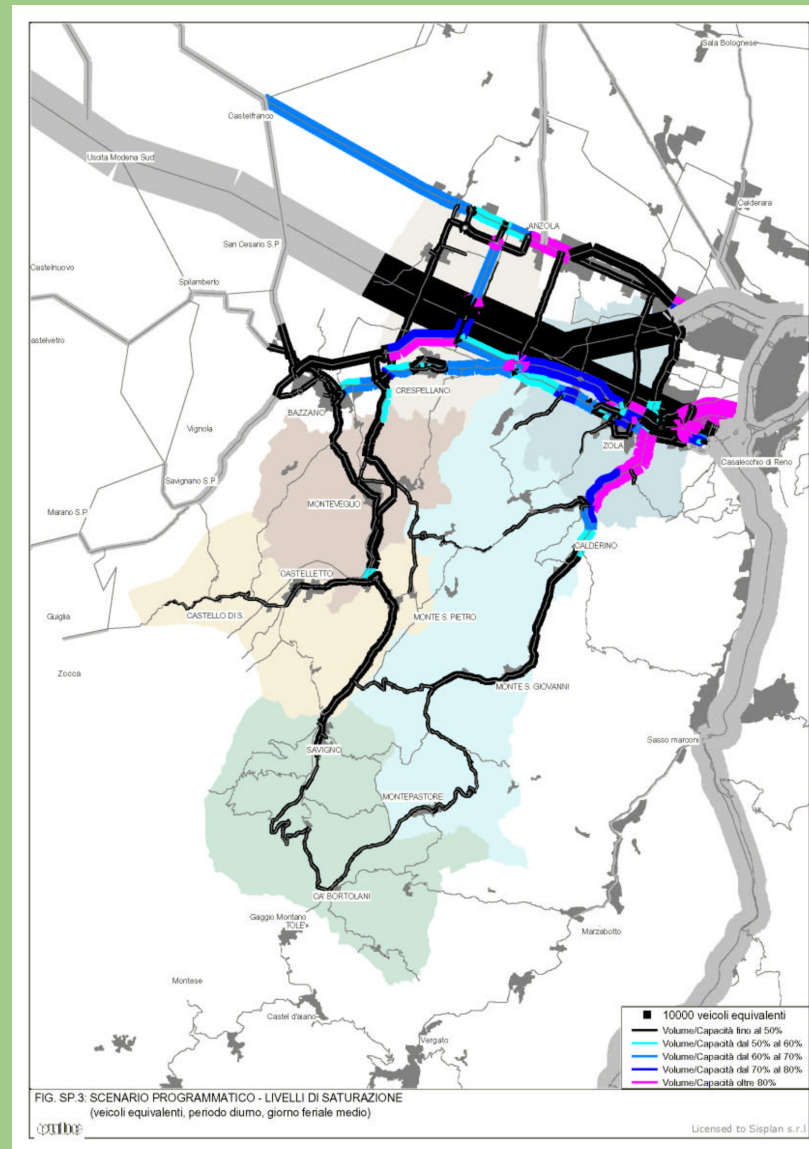
SCENARIO PROGRAMMATICO

## Carichi veicolari e livelli congestione sulle strade

- risulta ancora evidente la "ingombrante" presenza dell'**autostrada**, che nello scenario **dialoga con la viabilità ordinaria** attraverso il casello di Crespellano, generando una **diversa distribuzione degli ingressi/uscite dall'Autostrada**, con effetti da un lato generalmente positivi (minori percorrenze sulla viabilità ordinaria) e dall'altro localmente da tenere in considerazione
- si evidenzia l'effetto del **completamento della Nuova Bazzanese**, che assorbe una parte rilevante del traffico oggi gravante sulla vecchia SP569, senza scaricarla completamente.
- il piccolo incremento di traffico sulla fondovalle Lavino aggrava sensibilmente lo stato di congestione del tratto Calderino – Pilastrino
- il più consistente incremento di flussi sulla fondovalle Samoggia non mette ancora in crisi la viabilità attuale;
- la nuova Bazzanese, nel tratto di previsione da via Lunga a Bazzano, mostra alcune difficoltà;
- la bretella che collega Nuova Bazzanese - Casello di Crespellano - area Martignone - via Emilia risulta prossima alla congestione; gran parte dei problemi derivano dalla attrattività esercitata dal nuovo Casello sul territorio di Bazzano e del pedemonte modenese.

Redazione del PSC in forma associata dei  
Comuni di Bazzano, Castello di Serravalle, Crespellano, Monte  
San Pietro, Monteveglio, Savigno e Zola Predosa.

Zola Predosa  
31/03/2011





ATI



PSC

Area Bazzanese

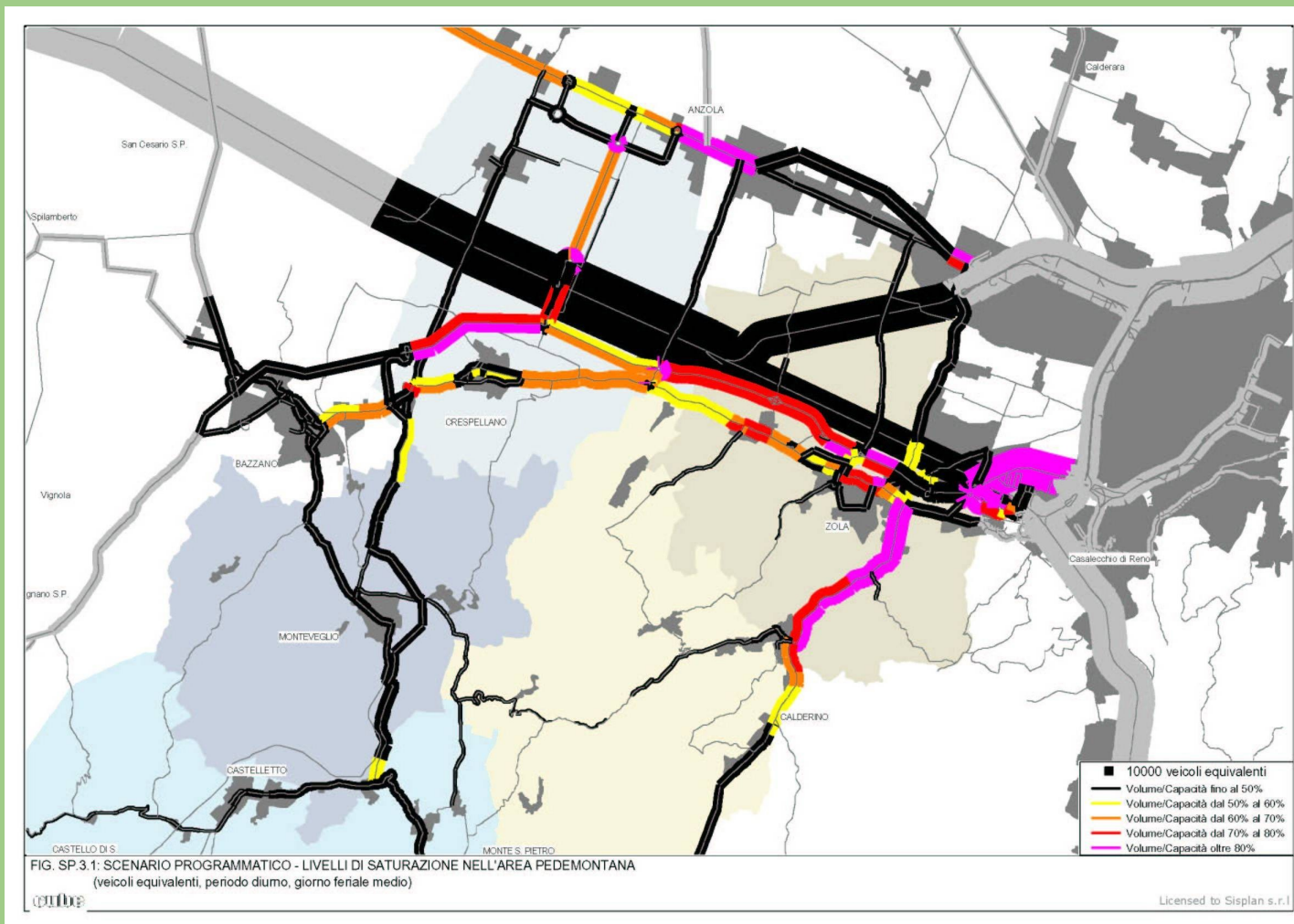
# LA VIABILITA' – SCENARIO PROGRAMMATICO (3)

## SCENARIO PROGRAMMATICO

Carichi veicolari e livelli di congestione sulle strade

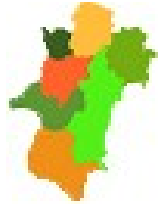
Finestra sull'area pedemontana

Redazione del PSC in forma associata dei  
Comuni di Bazzano, Castello di Serravalle, Crespellano, Monte  
San Pietro, Monteveglio, Savigno e Zola Predosa.



Zola Predosa  
31/03/2011

ATI



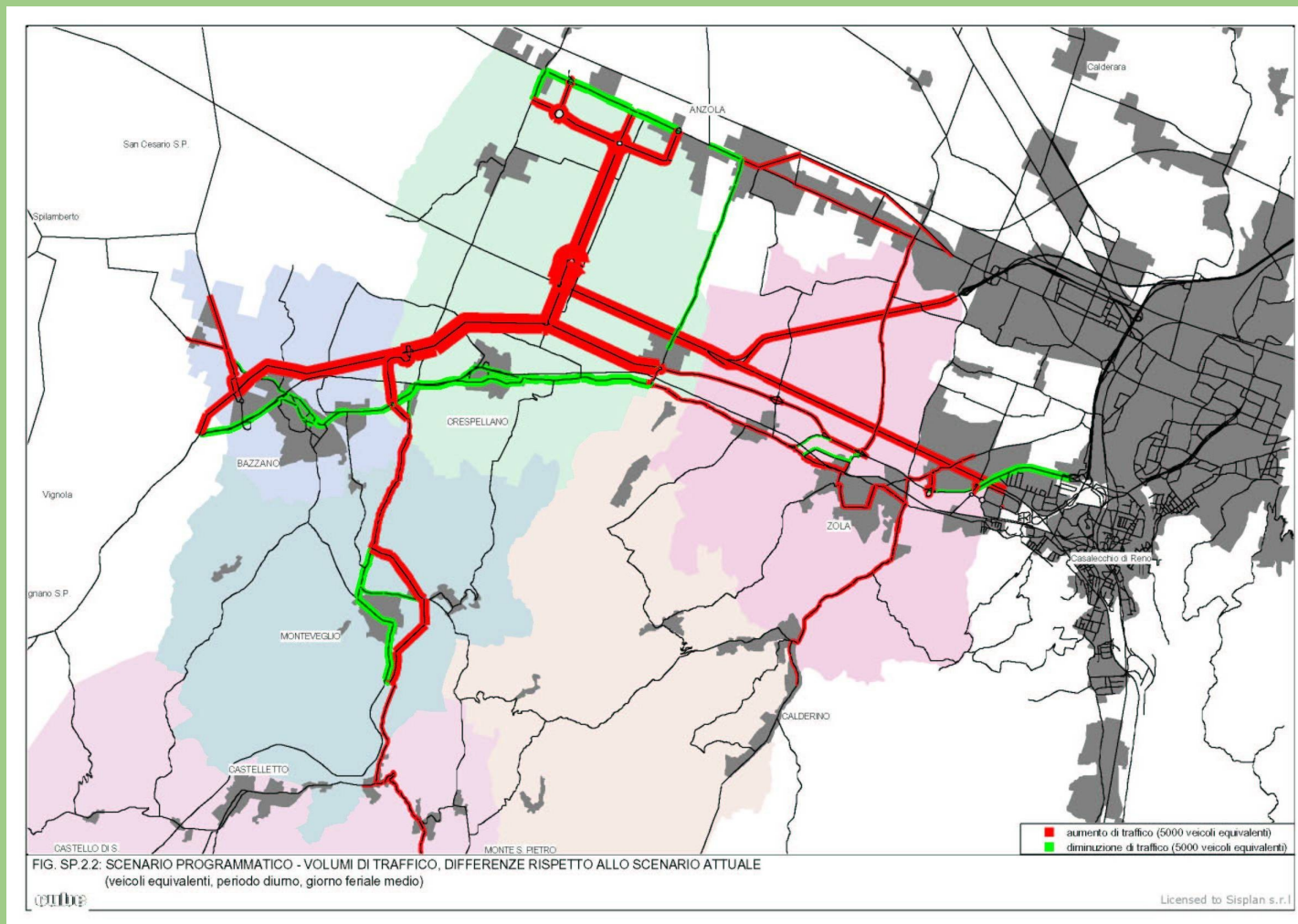
PSC

Area Bazzanese

# LA VIABILITA' – SCENARIO PROGRAMMATICO (4)

## SCENARIO PROGRAMMATICO

Trasferimenti di traffico fra le strade ( rosso = aumento; verde = diminuzione )



Redazione del PSC in forma associata dei Comuni di Bazzano, Castello di Serravalle, Crespellano, Monte San Pietro, Montevoglio, Savigno e Zola Predosa.

Zola Predosa  
31/03/2011

Licensed to Sisplan s.r.l



# LA VIABILITA': INDICE DI ACCESSIBILITA'

## INDICE DI ACCESSIBILITA'

Per valutare in modo sintetico l'efficacia degli interventi analizzati viene calcolato un indice che misura la **qualità del servizio offerto dalla rete viaria**; l'indice tiene conto sia del "disegno" della rete che della congestione.

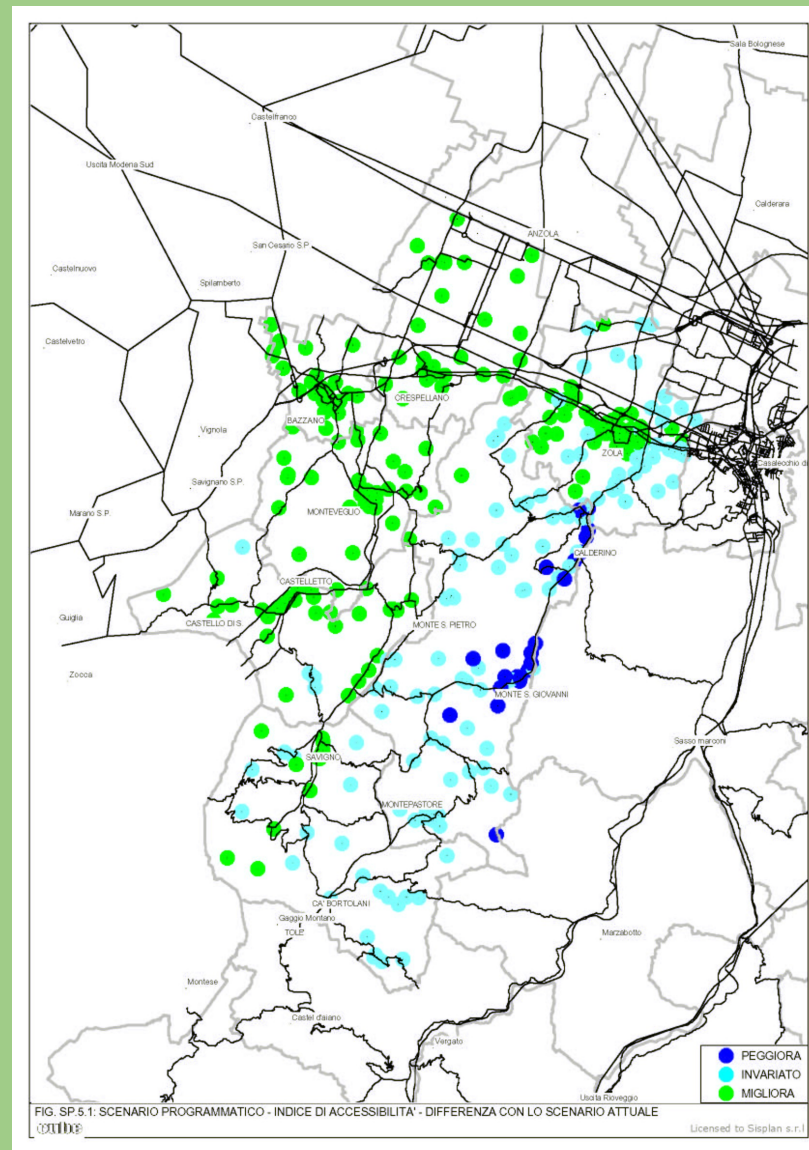
Si propone il **confronto**, calcolato per ogni centro abitato, **fra l'accessibilità dello Scenario Attuale e quella dello Scenario Programmatico**; il colore verde indica miglioramento, il colore giallo indica invarianza, il colore rosso indica peggioramento.

Si osserva

- un **miglioramento dell'accessibilità** per tutte le aree del pedemonte e del settore occidentale del territorio;
- un **peggioramento di accessibilità per il fondovalle Lavino** (ciò nonostante si sia minimizzato l'incremento della mobilità)
- una situazione stazionaria per il restante territorio

L'indice evidenzia che, pur con le difficoltà e contraddizioni rilevate, **gli interventi viabilistici programmati vanno nella giusta direzione**, ed incidono positivamente sulla situazione generale.

Le considerazioni potrebbero ulteriormente migliorare qualora il trasporto pubblico fosse in grado di assorbire quote significative di mobilità che attualmente utilizza l'auto privata.





## LINEE GUIDA PER IL PSC

**Linee guida** alle quali informare le scelte di piano relative alla viabilità.

1 - **l'impianto generale** della viabilità programmata è **complessivamente positivo**, anche se richiede approfondimenti e aggiustamenti

2 - **Nuova Bazzanese**: le elaborazioni indicano una **difficoltà**, da parte della sezione stradale ipotizzata, ad assorbire con un adeguato livello di servizio tutto il traffico previsto; in particolare nel tratto ad Ovest della bretella di collegamento con il nuovo Casello di Crespellano

3 - **i programmi di attuazione** degli interventi infrastrutturali indicano che, con ogni probabilità, **si avrà un consistente miglioramento del servizio ferroviario** (previsto per l'inizio del 2014, ma già possibile, almeno parzialmente, in tempi brevi) **prima dell'entrata in esercizio delle nuove infrastrutture stradali** (previste non prima del 2015); questa circostanza, se adeguatamente sfruttata, consentirà di attivare politiche di **trasferimento di quote significative di mobilità dal mezzo privato al mezzo pubblico**

5 – si è evidenziato, come punto da tenere in grande evidenza, l'aspetto della **sicurezza**; il tema sarà approfondito nelle successive fasi di lavoro; è peraltro necessario un approccio sistemico, basato su **analisi rigorose**, interventi **mirati e monitoraggio** continuo dei risultati ottenuti

6 - la **sfavorevole situazione** di prospettiva riscontrata per la **fondovalle Lavino** richiede la messa a punto di una strategia articolata, che ricorra non solo a tecniche stradali o di circolazione, ma interpellati tutti gli strumenti di cui l'urbanistica dispone; senza escludere la possibilità di soluzioni di tipo infrastrutturale, che in ogni caso richiederebbero ingenti risorse e lunghi tempi di attuazione, occorre predisporre un **programma di breve termine** che consenta di governare il problema, individuando e sfruttando tutte le occasioni **migliorare l'utilizzazione della sede stradale attuale**:

- eliminazione della sosta lato strada;
- efficace separazione dell'utenza debole (pedoni, ciclisti) dal traffico motorizzato;
- allargamento della sede stradale, anche con interventi di carattere urbanistico;
- fluidificazione e moderazione del traffico.

Si tratta peraltro di interventi favorevoli anche al miglioramento della funzionalità del Trasporto Pubblico