

PGTU

Piano
generale
traffico
urbano

SAN LAZZARO DI SAVENA 2011

A cura del Settore Mobilità



Indice

• Scopi e contenuti del Piano Urbano del Traffico	p. 4
• Livelli di progettazione	p. 5
• Strategie di piano e priorità di intervento	p. 7
• Obiettivo di miglioramento delle condizioni di circolazione/movimento	p. 8
• Obiettivo di miglioramento delle condizioni di circolazione/sosta	p. 9
• Obiettivo di miglioramento della sicurezza stradale	p. 10
• Obiettivo di riduzione dell'inquinamento e risparmio energetico	p. 11
• Analisi dello stato attuale della mobilità e del traffico	p. 12
• Popolazione e tasso di motorizzazione	p. 12
• Rete stradale	p. 14
• Rete ciclabile	p. 14
• Rete del trasporto pubblico	p. 15
• Caratteristiche della mobilità	p. 16
• Domanda di mobilità su mezzo privato	p. 16
• Domanda di mobilità su mezzo pubblico	p. 17
• Analisi della sosta	p. 18
• Quadro programmatico	p. 20
• Proposte di piano	p. 22
• Perimetrazioni	p. 23
• Classificazione delle strade e regolamento viario	p. 24
• Schemi di circolazione e interventi sulla viabilità	p. 26
• Modifiche della geometria e regolazione dei nodi di traffico	p. 28
• Interventi a favore della mobilità ciclistica e pedonale	p. 30
• Interventi a favore della mobilità con trasporto pubblico	p. 32
• Regolazione della sosta	p. 34
• Altri interventi a favore della mobilità sostenibile	p. 35
• Sistema di monitoraggio del traffico	p. 37
• Priorità attuative e costo degli interventi	p. 38

Scopi e contenuti del Piano Urbano del Traffico

Il Nuovo Codice della Strada (Decreto Legislativo 285/1992 - Art. 36) prevede che i Comuni con una popolazione residente superiore a trentamila abitanti si dotino del Piano Urbano del Traffico (PUT).

La normativa fissa anche gli scopi del Piano Urbano del Traffico ed infatti stabilisce che: “i piani del traffico sono finalizzati a ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico e atmosferico e il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi”. Si tratta di un insieme di interventi realizzabili nel breve periodo (in un arco temporale biennale) e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

Livelli di progettazione

Il primo livello di progettazione è quello del **Piano generale del traffico urbano** (PGTU), inteso come progetto preliminare esteso all'intero centro abitato ed indicante:

- la politica per l'integrazione fra i differenti modi di trasporto (mezzi privati e mezzi pubblici)
- la definizione dettagliata delle funzioni che le singole strade dovranno svolgere (classifica funzionale della viabilità)
- le norme per il corretto utilizzo delle sedi viarie (regolamento viario)
- Il dimensionamento preliminare degli interventi previsti
- la definizione del programma generale di esecuzione (priorità di intervento per la realizzazione del PGTU).

Il secondo livello di progettazione è quello dei **Piani particolareggiati del traffico urbano**, intesi quali progetti di massima per l'attuazione del PGTU, relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell'intero centro abitato, quali il capoluogo e le frazioni da elaborare secondo l'ordine previsto nell'anzidetto programma generale di esecuzione del PGTU. Tali progetti di massima verranno elaborati nella seconda fase, a PGTU approvato.

Il terzo livello di progettazione è quello dei **Piani esecutivi del traffico urbano**, intesi quali progetti esecutivi dei Piani particolareggiati del traffico urbano. La progettazione esecutiva riguarda, di volta in volta, l'intero complesso degli interventi di un singolo Piano particolareggiato, ovvero singoli lotti funzionali della viabilità principale e/o dell'intera rete viaria.

Il campo d'intervento del PGTU, è generalmente costituito da **interventi di modesto onere economico** volti a mitigare le criticità della circolazione, ottimizzando l'esistente.

Le direttive del Ministero dei Lavori Pubblici sottolineano inoltre come le criticità potranno generalmente essere interamente rimosse solo attraverso adeguati potenziamenti dell'offerta di infrastrutture e di servizi del trasporto pubblico collettivo, che si dovrebbero inquadrare nel Piano della Mobilità, attuabili in un arco di tempo più lungo (dieci anni), con impegni sostanziali ed onerosi.

Strategie di piano e priorità di intervento

Gli obiettivi del Piano Urbano del Traffico sono quelli definiti dalla normativa (direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico):

- Miglioramento della circolazione nelle sue componenti di "movimento" e "sosta"
- Miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali)
- Riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico
- Risparmio energetico

Sulla base delle prime analisi e delle criticità rilevate, gli obiettivi del Piano Urbano del Traffico, così come definiti dalla normativa vigente, vengono dettagliati e tradotti in strategie di intervento nei seguenti punti:

- Miglioramento delle condizioni di circolazione/movimento
- Miglioramento delle condizioni di circolazione/sosta
- Miglioramento della sicurezza stradale
- Riduzione dell'inquinamento e risparmio energetico.



Obiettivo di miglioramento delle condizioni di circolazione/movimento

L'obiettivo di miglioramento delle condizioni di circolazione viene perseguito con le strategie di seguito indicate:

- **mobilità di attraversamento** - lo sviluppo della politica di sempre maggior indirizzamento verso gli itinerari di by-pass dell'area centrale e di protezione della tratta della via Emilia interna alla conurbazione principale;
- **mobilità da e per Bologna** - una politica di riduzione del traffico motorizzato privato a favore principalmente del mezzo pubblico, sfruttando le opportunità offerte dalla messa a regime delle linee Civis e SFM, attraverso il miglioramento dell'accessibilità del servizio di trasporto pubblico;
- **mobilità interna al Comune** - una politica di riduzione del traffico motorizzato privato a favore in primo luogo della ciclopeditonalità ed in secondo luogo dei servizi urbani di Trasporto Pubblico Locale (specie per i tratti di lunghezza di oltre 1.200 m, corrispondenti a circa 20' a piedi o più), attraverso il miglioramento della mobilità dolce.

Si tratta quindi nel primo caso di una esternalizzazione del traffico, su itinerari più adatti a servire volumi consistenti di flussi, e negli altri due casi di una politica di riequilibrio modale.

Queste strategie convergono all'obiettivo di riduzione dei flussi sulla tratta centrale della via Emilia e in generale sulla viabilità del capoluogo di San Lazzaro. Questa riduzione di traffico sulle tratte interne permetterà di sviluppare estensivamente gli interventi di moderazione del traffico e di protezione della mobilità ciclopeditonale.

Obiettivo di miglioramento delle condizioni di circolazione/sosta

L'analisi indica una criticità specifica nella fascia territoriale intorno alla via Emilia. La strategia di Piano è quella di verificare in modo puntuale la **presenza di attrattori di traffico** (uffici pubblici, scuole, negozi e fermate del TPL) e il bilancio domanda/offerta per ciascuna porzione di questo comparto.

Dove la domanda risulti superiore all'offerta si propone la messa a pagamento della sosta così da incentivare la sosta di breve/medio periodo per favorire l'utilizzo delle strutture di servizio e commerciali presenti, lasciando a sosta libera le altre vie/aree pubbliche a disposizione della sosta di lungo periodo.

Le soluzioni di dettaglio dovranno valutare ipotesi di regolamentazione che possano **agevolare i residenti** e gli utenti soprattutto per la quota di sosta breve (approssimativamente intorno all'ora).



Obiettivo di miglioramento della sicurezza stradale

Per la rete primaria (via Emilia e tangenziali) si tratta di garantire la capacità di deflusso ma contemporaneamente indurre i conducenti dei veicoli a limitare gli eccessi di velocità e di accelerazione. Questo può essere realizzato con **strumenti di controllo** (es. postazioni di vigile elettronico) oppure con **soluzioni di assetto** (es. rotonde, arredo laterale; ecc.). All'interno dei singoli comparti urbani si tratta di impostare soluzioni di moderazione estesa e generalizzata quali le Z30 (Zone a 30 km/h di limite) e ZRTM (Zone Residenziali a Traffico Moderato).



Obiettivo di riduzione dell'inquinamento e risparmio energetico

Gli impatti ambientali dei mezzi di trasporto che si muovono sulla rete urbana riguardano principalmente i **consumi energetici** e l'**emissione di inquinanti** globali e l'inquinamento acustico. Questi impatti sono dipendenti da quantità e composizione del traffico in transito, dalla composizione del parco circolante e dalle condizioni medie di marcia. Per le esternalità di impatto globale (consumi energetici, CO₂,...) il Piano prevede interventi con effetti contrastanti:

- il riequilibrio a favore di mezzi di trasporto a basso o nullo impatto ambientale, con una conseguente riduzione delle percorrenze di auto/furgoni/camion
- l'allontanamento dei flussi di attraversamento lungo itinerari esterni all'area centrale, con un conseguente aumento delle percorrenze di auto/furgoni/camion (ogni veicolo che invece della via Emilia utilizza l'itinerario Poggi-Complanare o la tangenziale sud/est effettua un kilometraggio leggermente superiore).

È necessario che questo insieme di effetti abbia un bilancio complessivamente positivo in termini di riduzione delle percorrenze totali di auto/furgoni/camion e di minor impatto verso i "ricettori" sensibili circostanti (es. scuole, ambulatori aree sportive).

Analisi dello stato attuale della mobilità e del traffico

Queste le analisi condotte nel territorio di S. Lazzaro per la ricostruzione del quadro conoscitivo sul **sistema della mobilità** nelle sue componenti di **offerta** (le infrastrutture e i servizi disponibili) e di **domanda** (traffico e utenti delle reti di trasporto):

Popolazione e tasso di motorizzazione

San Lazzaro di Savena ha una popolazione complessiva di 31.184 residenti (Anagrafe 2009) e si estende su un'area di 44,69 kmq. Il 36,6% della popolazione residente si colloca nella parte della conurbazione principale di San Lazzaro di Savena a sud della via Emilia; il 39,2% della popolazione si distribuisce nelle quattro principali frazioni di Ponticella, Farneto, Cicogna e Idice.

Il **parco veicolare** ammonta a 26.199 veicoli, comprendendo tutte le categorie veicolari immatricolate nel comune (ACI 2009).

Il **tasso di motorizzazione** è pari a 84 (veicoli/100 abitanti), che scende a 82,22 se si escludono i mezzi pesanti, e si colloca nella media dei tassi a livello di area metropolitana e regionale.

TAVOLA DELLA DENSITÀ DELLA POPOLAZIONE

Legenda

Residenti km²

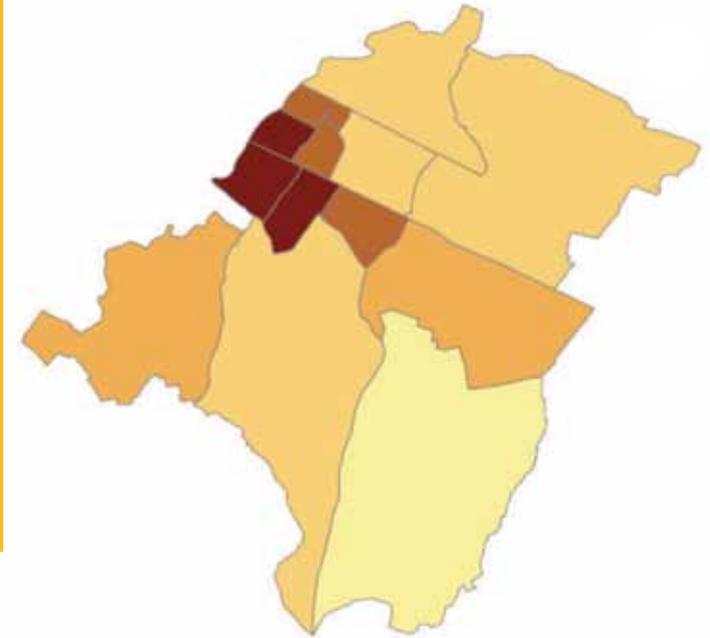
88 - 100

101 - 500

501 - 1000

1001 - 5000

5001 - 10000



Rete stradale

La rete viaria di San Lazzaro di Savena è storicamente appoggiata alla via Emilia, con una maglia abbastanza regolare che presenta strade ortogonali o parallele all'Emilia; il territorio ha beneficiato nell'ultimo decennio della realizzazione di un elevato numero di opere stradali previste nel PRG. L'estensione complessiva è di 255 km, di cui le quote relative ad autostrada e rete provinciale pesano per un 10% ciascuna.

Rete ciclabile

L'estensione della rete ciclabile esistente è di **21 km**. La distribuzione delle piste privilegia soprattutto i collegamenti interni a San Lazzaro di Savena capoluogo e con le frazioni a Sud della via Emilia. L'estensione delle piste ciclabili di progetto è di circa 10,5 km.

Rete del trasporto pubblico

All'interno del progetto di **Servizio Ferroviario Metropolitano** il comune di San Lazzaro di Savena è servito dalla linea **SFM4** che si svolge sul percorso passante Ferrara-Bologna-Imola; complessivamente a San Lazzaro di Savena fermano 40 treni al giorno. In corrispondenza della fermata ferroviaria sono stati realizzati: una parte dei **parcheggi scambiatori**; la **pista ciclabile** di collegamento con il centro; il **capolinea degli autobus**, attualmente utilizzato dalla linea 19C. Il servizio di **Trasporto Pubblico Locale** su gomma è rilevante sia in termini di lunghezza che di capillarità con buoni collegamenti anche con i comuni confinanti. Complessivamente le linee si estendono su 45 km di rete stradale, con i percorsi principali lungo le direttrici est-ovest e nord-sud. La distribuzione del servizio mette in collegamento le frazioni con il capoluogo dove è possibile effettuare l'interscambio con le linee urbane ed extraurbane.



Caratteristiche della mobilità

I censimenti della popolazione prendono in considerazione gli spostamenti sistematici per motivo di lavoro e studio identificati per origine e destinazione del viaggio all'interno del territorio provinciale.

Dai dati dei censimenti (1981-1991-2001) emerge che complessivamente gli spostamenti rimangono costanti: diminuiscono le componenti verso l'esterno ed aumenta la componente verso San Lazzaro. La scelta fra i diversi mezzi di trasporto (automobile, autobus, treno, moto, bicicletta) presenta invece un'inequivocabile tendenza all'utilizzo dell'automobile come principale mezzo di spostamento a discapito soprattutto del servizio di trasporto pubblico.

Domanda di mobilità su mezzo privato

Nel 2005 è stata condotta un'indagine sulle principali strade del territorio comunale: a livello globale emerge che il **40%** dei transiti è riferibile a spostamenti di attraversamento del territorio senza relazioni con esso. Il **50%** dei transiti è invece riferibile a spostamenti che hanno almeno una relazione con San Lazzaro di Savena: si tratta cioè di spostamenti che partono o arrivano a San Lazzaro. Il rimanente **10%** è relativo agli spostamenti interni.

Nel 2010 è stata effettuata una campagna di rilievi sulla viabilità di accesso/uscita dal territorio comunale. Sulle 10 strade oggetto di rilievo, transitano mediamente, in una giornata circa 57.000 spostamenti in ingresso e 57.000 spostamenti in uscita, per un totale di **114.000 spostamenti**. La quota dei mezzi pesanti è complessivamente trascurabile; la percentuale maggiore, intorno al 4 - 5%

sul totale dei veicoli transitanti, è stata registrata su via Poggi, via Emilia e via Bellaria. Tali direttrici principali si confermano essere quelle più trafficate: il 59% dei flussi complessivi infatti transita attraverso queste tre strade.

Domanda di mobilità su mezzo pubblico

Nel corso del 2005, 2007 e 2010 sono state condotte campagne di rilevamento degli utenti del trasporto pubblico, al fine di stimare la domanda di mobilità soddisfatta dai servizi di linea.

Le fermate più utilizzate sono concentrate **lungo la via Emilia**, dove è più frequente il servizio di trasporto pubblico. Un buon livello di utenza si riscontra anche a **Ponticella** (linea 127) alla **Cicogna** e in via **Galletta** (linea 90). L'utenza è invece molto scarsa sulle restanti linee radiali (121 e 126) con utilizzo prevalentemente concentrato nelle ore di punta scolastiche.



Analisi della sosta

Nel corso del 2010 è stato effettuato un rilievo puntuale sulle strade del Capoluogo, della Ponticella e di Idice, per quantificare l'**offerta** (il numero di stalli di sosta effettivamente disponibili su strada), la **domanda** (il numero di auto in sosta effettivamente presente su strada) e la **turnazione** (il numero di auto che in una giornata si avvicendano nell'utilizzo di un posto auto).

L'analisi maggiormente significativa è quella effettuata per singola tratta che evidenzia la relazione tra domanda ed offerta di sosta nel capoluogo.

Le strade dove più forte è la ricerca di parcheggio sono quelle centrali a sud della via Emilia:

- sono in **condizioni di congestione** (rapporto tra domanda ed offerta superiore al 95%) le vie Repubblica, Rimembranze, S. Lazzaro, Milano, Firenze, Roma, Gorizia, Venezia (tratto nord);
- sono in **condizioni di saturazione** (rapporto tra domanda ed offerta superiore all'85%) le vie Jussi, Venezia (tratto sud), Torino, Torreggiani, Kennedy, Marzabotto.

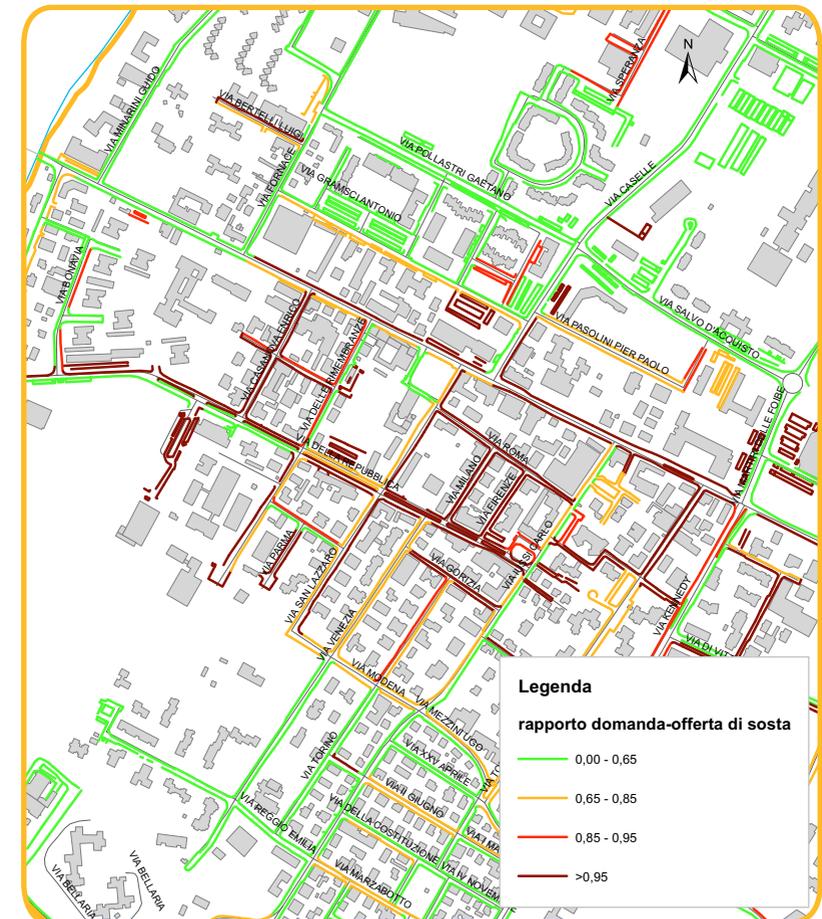
In tali zone del centro, disaggregando ulteriormente la domanda, si evidenziano situazioni di forte pressione con valori del rapporto fra domanda e offerta superiore al 100%: ciò succede laddove vi è una elevata presenza di sosta irregolare.

La quota della **sosta di media e lunga durata** (dalle 4 alle 8 ore) pesa dal 25% al 50% della domanda complessiva.

Il coefficiente di turnazione (numero di veicoli unici su offerta di sosta) è piuttosto basso: sulle due zone centrali è pari a 1,7-1,8: ciò significa che mediamente il posto auto viene utilizzato da due sole auto in un giorno.

Tale valore conferma quindi un uso importante della sosta su strada da parte dei residenti e di medio-lungo periodo degli altri utenti.

**TAVOLA 3.5 - RAPPORTO DOMANDA/OFFERTA
SAN LAZZARO CAPOLUOGO**



Quadro programmatico

Il riferimento principale per gli assetti futuri della rete e dei servizi a scala vasta è il **PMP (Piano della Mobilità Provinciale)**; gli elementi più rilevanti per la mobilità urbana nelle sue componenti infrastrutturali e di servizi di trasporto pubblico sono stati confermati nelle strategie del PGTU e sono:

- il corridoio previsto per il passante Nord di Bologna, la complanare Nord all'autostrada nel tratto S. Lazzaro - Ponte Rizzoli con lo svincolo della Borgatella, il completamento della direttrice della Lungosavena e la riqualificazione della via Emilia in ambito urbano;
- la fermata ferroviaria di San Lazzaro di Savena con ruolo di fermata di scambio con l'auto, con il TPL e di ambito di stazione idoneo ad ospitare commercio;
- per il TPL, le direttrici portanti della via Emilia, della provinciale per Idice, dell'itinerario Caselle - Villanova;
- una mobilità ambientalmente sostenibile attraverso un progetto di integrazione fra le reti di trasporto.

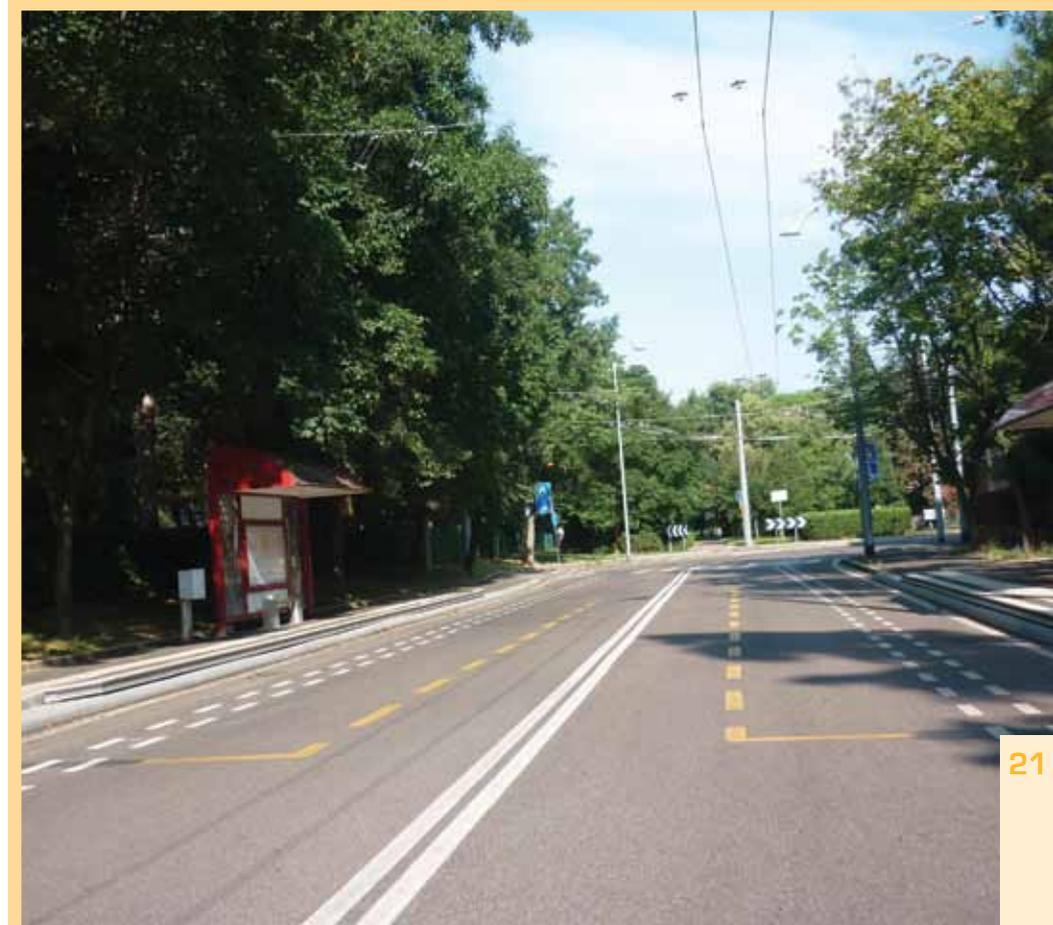
A livello di area metropolitana sono confermati gli obiettivi di connessione delle reti ciclabili comunali al fine di sviluppare una rete infrastrutturale per la ciclabilità di livello provinciale.

Le previsioni di sviluppo a scala urbana tengono conto del completamento della rete viaria principale.

Nuove strade sono previste solo per l'accessibilità a nuove zone residenziali o a completamento della maglia stradale.

L'opera di maggiore impatto dal punto di vista dell'uso della strada è il **progetto del CIVIS** con il quale verranno realizzati importanti opere sulla sede stradale che modificheranno, nelle previsioni, gli spazi e gli utilizzi della via Emilia.

Le previsioni di sviluppo dei percorsi ciclabili sono volte a connettere non solo tratti di piste esistenti per migliorare l'effetto rete, ma anche le due conurbazioni principali lungo la via Emilia, ovvero Idice ed il capoluogo.



Proposte di piano

Le strategie del Piano in specifiche proposte di intervento sono organizzate secondo la logica della vigente normativa, differenziandole per argomenti:

- perimetrazioni;
- classificazione funzionale della rete viaria;
- organizzazione della circolazione e interventi sulla viabilità;
- rete dei percorsi ciclopedonali;
- interventi a favore del trasporto pubblico;
- regolazione della sosta;
- altri interventi a favore della mobilità sostenibile;
- sistema di monitoraggio;
- stima di massima dei costi di realizzazione degli interventi.

Perimetrazioni

Si tratta della delimitazione delle aree omogenee entro le quali vigono particolari norme di circolazione; nello specifico sono state definite, o aggiornate, le perimetrazioni di:

- **Centro Abitato**, che individua le strade nelle quali vige il limite di velocità di 50 km/h e dove sono stabilite fasce di rispetto stradale ai fini urbanistici.
- **Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU)**, che individuano le zone maggiormente attrattive dove è possibile adottare strumenti specifici di regolazione del traffico in termini di accessibilità e di sosta. Tale perimetrazione è in particolare necessaria per attuare le misure di regolazione della sosta in deroga a quanto stabilito dall'art. 7, comma 8 del codice della strada, circa la necessità di predisporre un'adeguata quantità di sosta non regolata in prossimità di quella regolata, ovvero per riservare spazi di sosta ai residenti.
- **Zone Residenziali a Traffico Moderato (ZRTM)**, aree urbane dove prevalenti divengono le esigenze (e le modalità) di circolazione di pedoni e ciclisti e in cui è opportuno adottare un limite di velocità non superiore ai 30 km/h. Il loro obiettivo è quello di disincentivare il traffico di semplice attraversamento a protezione del carattere prettamente residenziale.

Classificazione delle strade e regolamento viario

Attraverso la classificazione stradale le strade assumono un differente grado di importanza rispetto alle esigenze delle diverse componenti di traffico (pedoni, ciclisti, auto in transito, auto in sosta, autobus).

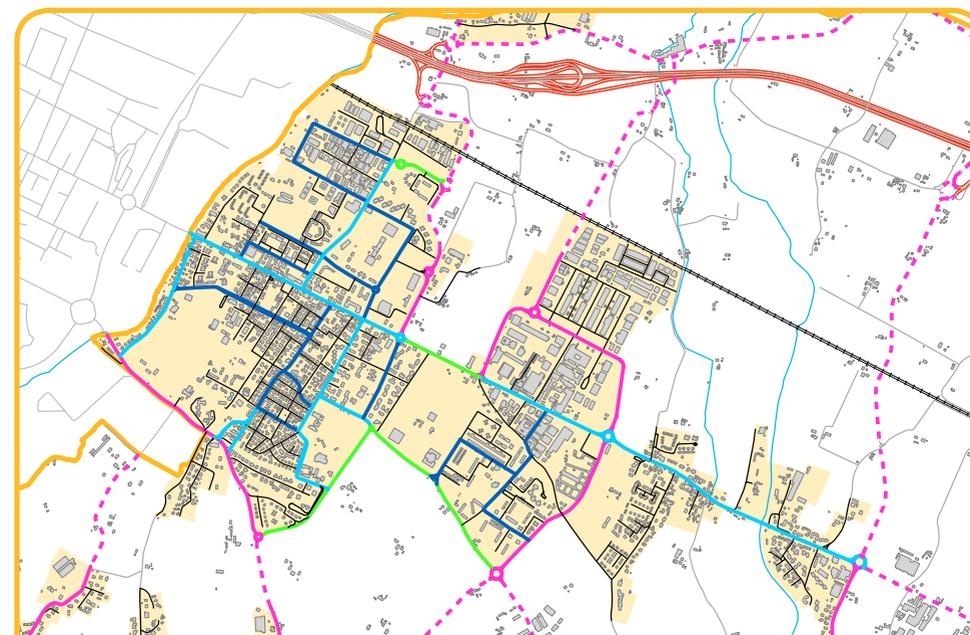
La classificazione funzionale stabilisce, ad esempio, se in una strada è possibile limitare la velocità, realizzare dossi rallentatori, permettere la sosta dei veicoli, realizzare interventi di moderazione del traffico, il passaggio dei mezzi pubblici.

Questa operazione è finalizzata essenzialmente all'identificazione di una gerarchia chiara, coerente con l'assetto complessivo della rete stradale, con le esigenze di distribuzione del traffico lungo gli itinerari, con la fluidificazione e con la messa in sicurezza della circolazione.

Sono state definite ulteriori prescrizioni sulle caratteristiche geometriche e di regolazione delle diverse categorie di strade nel Regolamento Viario allegato al Piano.

La classificazione prevista per la rete viaria interna al Centro Abitato è riportata nella Tavola 6.2 del PGTU dove, per completezza, sono rappresentate sia le strade extraurbane che quelle urbane.

TAVOLA 6.2 - CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE



Legenda

	Autostrada (tipo A) - Complanare sud (tipo B)		Strade di quartiere (tipo E)
	Strade extraurbane secondarie (tipo C)		Strade interzonal primarie (tipo EF1)
	Strade di interquartiere (tipo DE)		Strade interzonal secondarie (tipo EF2)
	Strade urbane locali (tipo F)		Ferrovia
	Strade extraurbane locali (tipo F)		Reticolo idrografico
	Edifici		Confine comunale

Schemi di circolazione e interventi sulla viabilità

Gli interventi di modifica dell'organizzazione della circolazione, inclusa la regolazione e l'assetto delle intersezioni, sono rappresentati nella tavola n. 6.3 (Zone Residenziali a Traffico Moderato) e nella tavola n. 6.4 (interventi per la fluidificazione del traffico e la sicurezza stradale).

ZTRM del centro

L'intervento più rilevante nel capoluogo è l'istituzione di una ZTRM di una certa estensione a sud della via Emilia, con l'obiettivo di moderare il traffico in modo estensivo ed evitare flussi veicolari di attraversamento improprio.

Il progetto prevede la realizzazione di opere di segnaletica stradale con limite di velocità a 30 km/h, la realizzazione di interventi infrastrutturali per la riduzione delle velocità veicolari e la tutela della mobilità ciclopedonale.

Stima costi di realizzazione delle opere: 110.000 € (al netto degli interventi previsti in via della Repubblica).

ZTRM di via Poggi

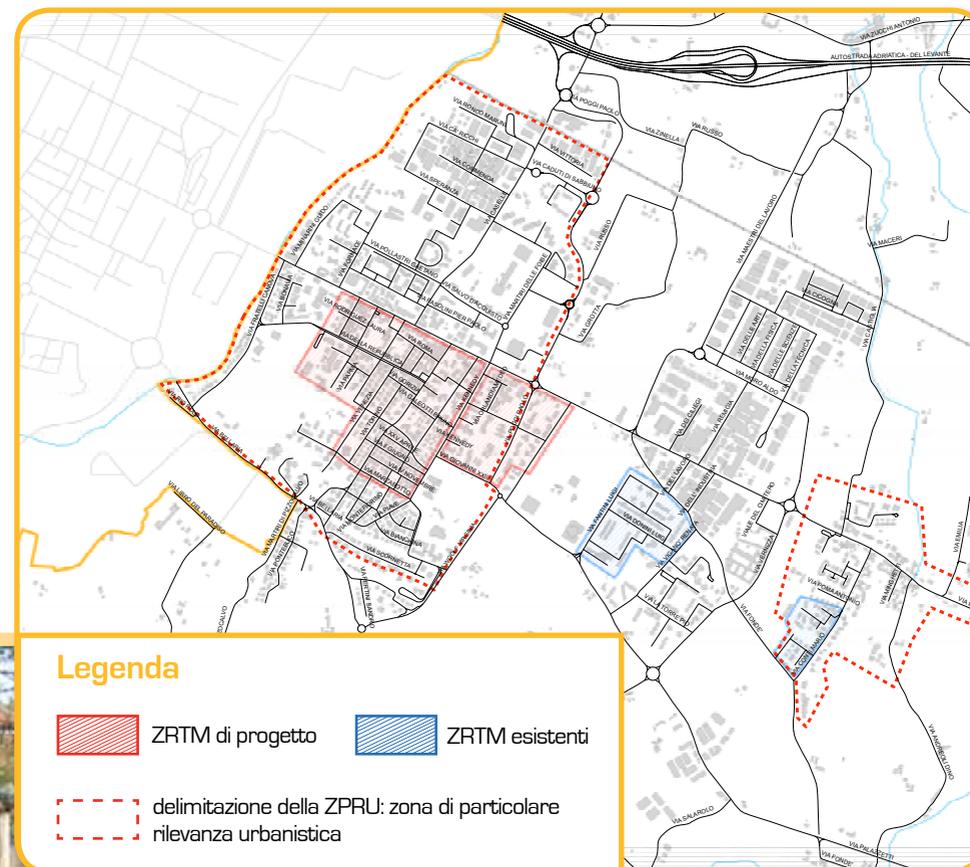
Per la zona di via Poggi (zona 30 esistente) si tratta di realizzare degli interventi strutturali per migliorarne l'assetto.

È prevista la realizzazione di una rotatoria fra via Poggi e di Vittorio fra la nuova rotatoria e via Giovanni XXIII.

Si tratta di un progetto già approvato ed inserito nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche del Comune.

Stima costi di realizzazione delle opere: 530.000 €

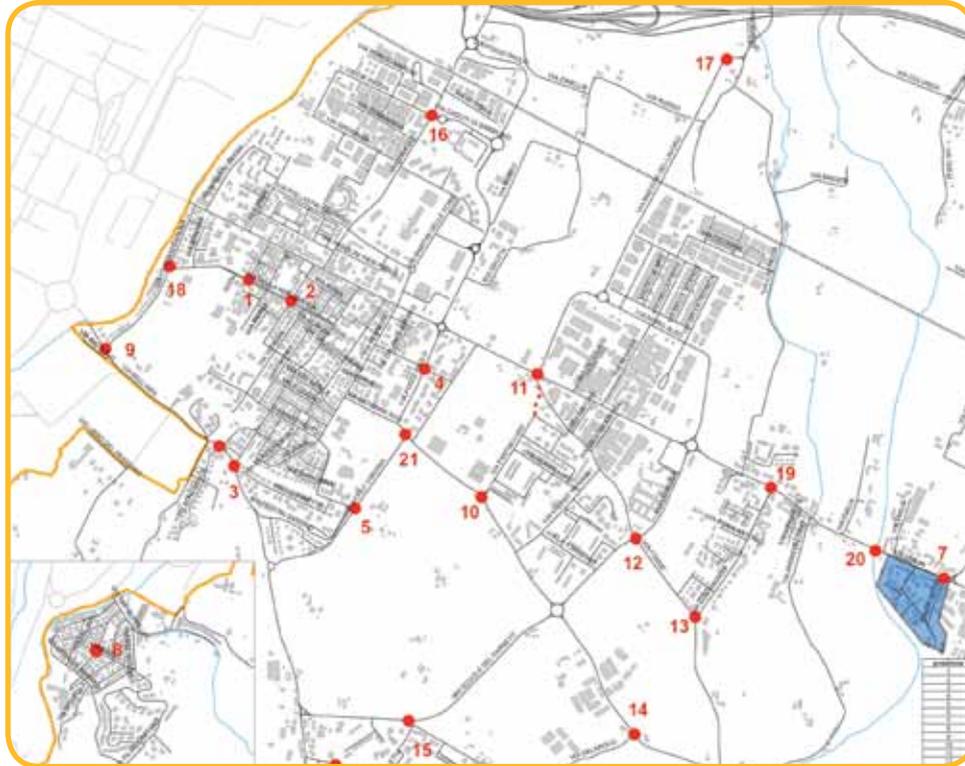
TAVOLA 6.3 - DELIMITAZIONE DELLE ZTRM ESISTENTI E DI PROGETTO



Legenda

- ZTRM di progetto
- ZTRM esistenti
- delimitazione della ZPRU: zona di particolare rilevanza urbanistica

TAVOLA 6.4 - INTERVENTI PER LA FLUIDIFICAZIONE E LA SICUREZZA STRADALE



Modifiche della geometria e regolazione dei nodi di traffico

Nel PGTU sono stati inoltre previsti **interventi per fluidificare il traffico** (opere sulla viabilità principale) e per la sicurezza stradale (da realizzare sulle strade di quartiere o locali).

Parte di questi interventi discenderanno dalla realizzazione del POC e sono previsti come oneri di urbanizzazione.

I più significativi riguardano:

- intersezione fra via Casanova e via Repubblica
- intersezione fra via Repubblica e via San Lazzaro
- incrocio Jussi/Bellaria/Pontebuco/Scornetta
- incrocio Woolf/Kennedy
- intervento per la sicurezza in via Jussi all'inizio del centro abitato Pulce
- intersezione Cà Bassa - Emilia
- interventi di riqualificazione alla Ponticella II stralcio
- incrocio Bellaria/Canova
- incrocio Palazzetti/Fantini
- incrocio Emilia/Fondé/A. Moro
- incrocio Fondé/Vernizza
- incrocio Fondé/Conti
- incrocio Salarolo/Palazzetti
- incrocio Scuole del Farneto/Galletta
- incrocio Caselle/Caduti di Sabbiuono
- svincolo della Borgatella



Interventi a favore della mobilità ciclistica e pedonale

La protezione della mobilità ciclopedonale costituisce uno degli obiettivi fondamentali del presente Piano, con riferimento sia agli spostamenti interni al nucleo centrale sia agli scambi con le frazioni e gli altri Comuni.

Nuovo plesso scolastico di via Fornace

È prevista la creazione di un marciapiede per la messa in sicurezza della mobilità pedonale sul lato ovest di via Fornace nel tratto compreso fra la via Emilia e l'intersezione con via Pollastri in modo da garantire l'accesso in sicurezza fino al plesso scolastico posto in fondo a via Fornace e l'accessibilità pedonale ai parcheggi situati nelle immediate vicinanze dell'istituto.

Scuola media "Jussi" di via Kennedy e piscina comunale

Si prevede la creazione di un marciapiede sul lato sud di via Marzabotto nel tratto compreso tra via Jussi e via Risorgimento.

Fermate del TPL oggetto di intervento

Si prevedono interventi per migliorare l'accessibilità alle seguenti fermate, selezionate per criticità rilevate, per importanza in termini di utilizzo e per vicinanza a poli attrattori quali istituti scolastici:

- "Villa Rodriguez" in via Emilia all'altezza dell'intersezione con via Fornace
- "Fiume Savena" in via Emilia all'altezza dell'intersezione con via Minarini
- Idice in via Emilia all'altezza del civ.352
- "Idice Tre Ponti" in via Emilia al civ.452
- "Campana" sul lato nord della via Emilia

- "Marescotta" sul lato nord della via Emilia al civico 484
- "Cicogna Fantini"
- Ponticella in via Edera, via Brizzi e S. Ruffillo

Si preve infine la verifica sull'utilizzo e l'adeguamento dei varchi pedonali fra la via Gramsci e la via Pasolini verso l'Emilia.

Sviluppo della rete ciclabile

• PERCORSO CICLABILE DI COLLEGAMENTO FRA SAN LAZZARO E IDICE

La soluzione progettuale prevede il completamento di una pista ciclabile dal capoluogo a Idice.

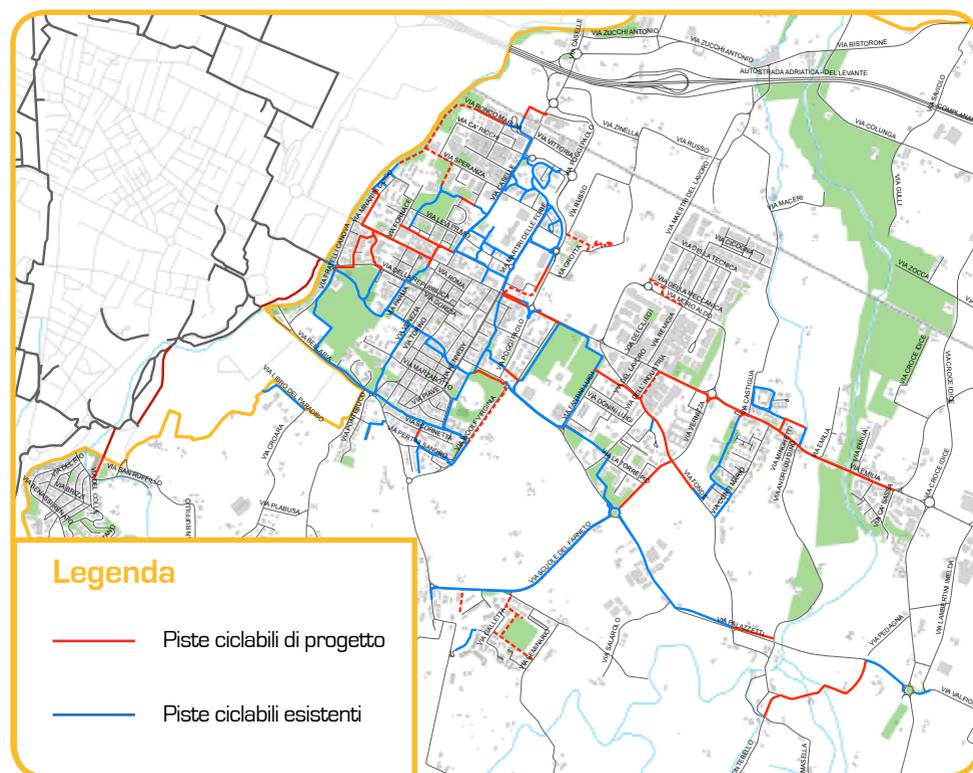
Lungo il percorso verrà posizionata specifica segnaletica orizzontale e verticale per mettere in sicurezza gli attraversamenti stradali e per migliorare la visibilità dei tratti da seguire. Si interverrà anche sull'illuminazione pubblica sostituendo gli attuali pali esistenti.

• PERCORSO CICLABILE DI COLLEGAMENTO FRA SAN LAZZARO E PONTICELLA

La soluzione progettuale prevede che il percorso con accesso dal parcheggio di via San Ruffillo si sviluppi in zona riservata all'interno dell'area cortiliva delle scuole Don Milani fino all'area verde nel comune di Bologna.

Il percorso prosegue sui tratti ciclopedonali esistenti all'interno del parco che si sviluppa in fregio al fiume Savena in territorio comunale di Bologna fino a raggiungere la rete ciclabile esistente lungo il Parco dei Cedri.

TAVOLA 6.6 - PERCORSI CICLABILI ESISTENTI E DI PROGETTO



Interventi a favore della mobilità con trasporto pubblico

È prevista la verifica sulla fattibilità della sistemazione del fondo stradale della tratta bianca di via Martiri di Pizzocalvo.

Sono inoltre previsti **interventi di riqualificazione delle fermate** finalizzati ad aumentare la visibilità del servizio, a scala urbana ed extraurbana, migliorare il livello di comfort ed il quadro informativo per i passeggeri in attesa.



L'organizzazione delle fermate dovrebbe essere curata, nel suo inserimento urbano, assicurando una dotazione minima costituita da pensilina od altro riparo dalle intemperie, panchina e quadro informativo che riporti la struttura della rete e gli orari delle linee in transito.

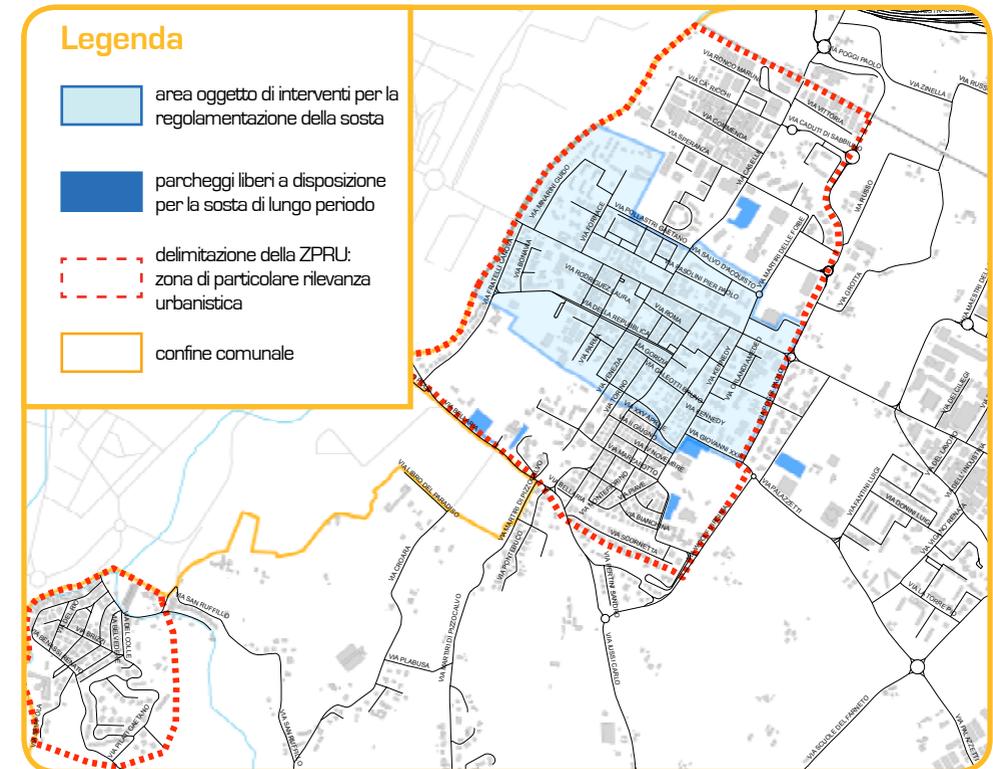
Regolazione della sosta

Nel Piano sono definiti i criteri di regolazione della sosta nell'area centrale, che si articolano come segue:

- **definizione dell'area** soggetta a regolazione/tariffazione: il Piano prevede un'area delimitata ad Est da via Poggi (esclusa), ad Ovest dal confine comunale, a Nord da via Pollastri (esclusa) e via Salvo d'Aquisto, a Sud da via Giovanni XXIII (esclusa), via Mezzini e via Modena;
- **quantificazione** del numero di stalli di sosta da regolamentare;
- **giorni/orari** di regolazione della sosta: la sosta viene regolata nelle giornate feriali (lunedì-sabato esclusi i festivi) nella fascia diurna 8.30 - 18.30. Nelle giornate festive o in quelle feriali per le ore diverse dalla fascia diurna indicata, la sosta è libera e gratuita per residenti e non residenti.

Sulla base delle ipotesi descritte nel piano, il tipo di regolazione della sosta, la struttura tariffaria, le eventuali agevolazioni per residenti, l'individuazione delle aree a sosta libera, le altre modalità di dettaglio e i tempi di attivazione della regolazione medesima saranno oggetto specifico del **Piano della Sosta** che verrà successivamente approvato attraverso delibera di Consiglio Comunale.

TAVOLA 8 - AREA DI INTERVENTI PER LA REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA



Altri interventi a favore della mobilità sostenibile

Il Piano individua una serie di misure in grado di contribuire al conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, in particolare attraverso strategie volte a:

- incrementare il coordinamento tra i diversi modi di trasporto;
- **proteggere e migliorare l'ambiente locale e la salute** della popolazione attraverso la riduzione e/o l'allontanamento degli impatti negativi generati dal settore dei trasporti;

- **innalzare i livelli di sicurezza** degli spostamenti veicolari (riduzione dell'incidentalità) e degli utenti deboli della strada (spostamenti ciclo-pedonali);
- promuovere l'**efficienza economica** dei differenti modi di trasporto;
- **facilitare le condizioni di accesso** ai servizi per la popolazione.

Per una migliore efficacia delle iniziative di mobilità sostenibile è comunque necessario il **coordinamento con i comuni dell'area metropolitana** per lo sviluppo di progetti sperimentali ad alto contenuto tecnologico e la promozione di iniziative per la divulgazione di buone pratiche su ampia scala; in tal modo sarà possibile ottenere risultati significativamente incidenti e di efficacia misurabile.

L'efficacia di tali attività è tendenzialmente legata alla ricerca di finanziamenti a livello nazionale o europeo (partecipazione in partnership) per la sperimentazione di progetti innovativi sulla mobilità. In tale ambito il comune di San Lazzaro di Savena partecipa a vario titolo e con l'apporto di vari settori, con parziale contributo economico a sostegno e cofinanziamento dell'ente, a diverse iniziative che sinteticamente e non esaustivamente vengono di seguito elencate:

- **car sharing**
- **car pooling**
- **bike sharing**
- **bike rent**
- attività di **mobility management**
- finanziamenti di sostegno al **rinnovo del parco veicolare** e di **installazione di impianti di erogazione carburante alternativi** (impianti GPL o Metano)
- finanziamenti di sostegno all'**uso del trasporto pubblico** (agevolazione tariffe dei residenti e dei dipendenti);

- **sostegno a manifestazioni** con **chiusura parziale o totale al traffico** veicolare (Fiera di San Lazzaro di Savena, Notte bianca, Sapori in piazza);
- **attività di promozione di progetti pilota** quali "Il pedibus", "Impariamo ad andare scuola da soli", "Impariamo a fare la spesa da soli", che utilizzano i percorsi pedonalizzati per favorire la riappropriazione territoriale da parte dei bambini.

Sistema di monitoraggio del traffico

Le attività di monitoraggio del Piano sono le seguenti:

- **sviluppo** del dettaglio progettuale **degli interventi previsti dal Piano** per inserirli nei Programmi Triennali delle Opere Pubbliche e renderli cantierabili e verifica delle tempistiche di realizzazione;
- **sviluppo e gestione** di un **sistema di monitoraggio della mobilità e del traffico**, con l'obiettivo di valutare gli effetti degli interventi di Piano, verificando coerenza ed efficacia rispetto agli obiettivi assunti, in particolare relativamente a:
 - **esternalizzazione del traffico** di attraversamento dell'area centrale,
 - **riduzione dell'incidentalità** a seguito degli interventi infrastrutturali e alla realizzazione di Zone 30,
 - **entità della mobilità ciclabile** e pedonale a seguito della realizzazione degli interventi previsti,
 - **entità dell'utenza del trasporto pubblico** a seguito degli interventi previsti.

Priorità attuative e costo degli interventi

Gli interventi proposti sono stati suddivisi in una tabella di sintesi che riporta i costi complessivamente stimati per l'attuazione del Piano e articola la sua realizzazione in due fasi temporali di alta e medio/bassa priorità. È necessario considerare le reali possibilità di spesa dell'Amministrazione.

Gli interventi prioritari previsti a carico dell'Amministrazione comunale ammontano a circa 1,5 milioni di euro e sono così distribuiti:

- Realizzazione di itinerari pedonali **10%**
- Realizzazione di itinerari ciclabili **30%**
- Interventi di fluidificazione del traffico e sicurezza stradale **60%**

Tale stima include l'insieme delle azioni oggetto di specifica previsione da parte del Piano, mentre esclude gli interventi attuabili in forma di manutenzione straordinaria della viabilità locale.

A carico di altri soggetti attuatori è previsto un ammontare complessivo di spesa di 8,6 milioni di euro.

Le infrastrutture più consistenti sono quelle previste nell'ambito di Accordi Procedimentali (Svincolo Borgatella in complanare per 5 milioni su bilancio ANAS e opere TAV per 1.5 milioni di euro su bilancio RFI).

Una quota pari a circa 2 milioni di euro è prevista invece a carico di altri soggetti attuatori, previa conclusione positiva di accordi urbanistici, come oneri di urbanizzazione.



Stampato su carta di pura cellulosa ecologica sbiancata senza l'utilizzo di cloro (ECF), prodotta da foreste gestite correttamente dal punto di vista ambientale, sociale ed economico (FSC) con elevato contenuto di riciclo.

PGTU

Piano
generale
traffico
urbano

SAN LAZZARO DI SAVENA 2011

PER INFORMAZIONI:

Settore Mobilità

Piazza Bracci, 1 - Tel. 051.622.80.17/622.80.20

giovedì dalle 9.00 alle 13.00 e dalle 14.30 alle 17.30

www.comune.sanlazzaro.bo.it

urp@comune.sanlazzaro.bo.it