

**Strategie per la qualità
Infrastrutture per la mobilità**
scala 1:20.000

Adozione
Delibera di C.C. n. 157 del 16/07/2007

Controdeduzione
Delibera di C.C. n. 133 del 14/07/2008

Sindaco
Sergio Gaetano Cofferati

Assessore Urbanistica, Pianificazione territoriale, Casa
Virgino Merola

Direttore Settore Territorio e Urbanistica
Giacomino Capuzimati

Responsabile gruppo di progettazione
Francesco Evangelisti

Consulente generale
Patrizia Gabellini

Esistente	Da riqualificare	Nuovo	
			Linee dell'Alta Velocità ferroviaria
			Linee del servizio ferroviario metropolitano
			Linee del trasporto pubblico in sede propria
			Strade prevalentemente dedicate al trasporto pubblico
			Autostrade e Tangenziali
			Strade di attraversamento e attestamento urbano
			Strade di connessione tra parti urbane
			Reti delle piste ciclabili
			Ponti e sottopassi
			Fermate del trasporto pubblico
			Parcheggi a prevalente uso di scambio modale
			meno di 200/200-500/oltre 500 posti
			Nodi di intersezione trasporto pubblico
			Parcheggi a prevalente uso della città storica
			meno di 200/200-500/oltre 500 posti
			Parcheggi di servizi e funzioni speciali
			meno di 200/200-500/oltre 500 posti

L'impalcato infrastrutturale

Autostrade e tangenziali
Passante nord
Intermedia di pianura, Nuova Galliera e Lungo Savena
Trasporto pubblico su ferro e in sede propria
Nodi di interscambio

Il Piano strutturale si propone di allontanare dall'area centrale il traffico di attraversamento per ridurre congestione e inquinamento. Il riordino complessivo della rete stradale, a sostegno dei tragitti di media percorrenza, è reso possibile dalla realizzazione di un passante autostradale a nord (che consente il completo "declassamento" a tangenziale del tratto autostradale "bypassato"), dell'intermedia di pianura, del prolungamento a ovest della Nuova Galliera e a est della Lungo Savena e del nodo di Rastignano. La rete stradale di attraversamento e attestamento è organizzata in modo da consentire, ai margini della parte densa della città, un sistema di scambio modale con il trasporto pubblico extraurbano e urbano. È considerata fondamentale la collocazione dei nodi di interscambio e la loro qualità (distribuzione, distanze e comfort dei percorsi parcheggi-stazioni-parcheggi-fermate).

La rete del trasporto pubblico

Metrotranvia
People mover
Filibus a via guidata
Altre linee del trasporto pubblico
Nodi di interscambio

La rete del trasporto pubblico urbano, integrata con la rete del Servizio ferroviario metropolitano, è composta da nuovi tratti ferroviari in sede propria e da strade prevalentemente dedicate al passaggio di filibus e autobus. Il rafforzamento e la riqualificazione del trasporto pubblico leggero, assieme alla cura progettuale dei nodi di interscambio, intendono promuovere e diffondere l'uso del mezzo pubblico.

La riqualificazione della via Emilia

Strade sussidiarie della via Emilia
Trasporto pubblico in sede propria
Percorsi ciclo-pedonali
Parcheggi
Fermate trasporto pubblico

All'interno dell'area urbana più densa il Piano persegue l'obiettivo di restituire la Via Emilia al suo ruolo di spina dell'insediamento, con un nuovo sistema di trasporto pubblico in sede propria, il potenziamento dei parcheggi in prossimità delle fermate, lo spostamento di parte del traffico privato su strade di connessione e locali esistenti e nuove. Altri interventi volti all'alleggerimento del traffico motorizzato e all'affermazione di una mobilità integrata sono: i nuovi raccordi delle piste ciclabili che hanno come capisaldi i servizi di base e le fermate del trasporto pubblico; il potenziamento complessivo dei parcheggi, considerandone l'uso prevalente. Questo insieme di interventi consentirà di restituire piazze e strade a un confortevole uso pedonale.

