

3. SCENARIO FUTURO

3.1 Domanda di mobilità

La domanda di mobilità è rappresentativa di uno scenario al 2020, ed è stata implementata partendo dalla matrice aggiornata nello scenario attuale, sulla quale si è eseguita una proiezione di aumento del traffico conforme a quella ipotizzata per la domanda dello scenario di progetto del PMP, a cui si sono aggiunti i carichi puntuali indotti dall'insediamento del Polo Funzionale di Funo. Nella tabella 5 vengono forniti i valori delle matrici dell'ora di punta del mattino (8.00-9.00) per i veicoli leggeri e pesanti, nello scenario attuale e al 2020. Il carico urbanistico generato dal Polo Funzionale è stato calcolato sulla base delle indicazioni contenute nella bozza di master plan redatto nel Maggio 2007. Partendo dalla superficie utile delle funzioni previste, è stato associato ad ognuna di esse, un carico urbanistico specifico utilizzando coefficienti ricavati da studi simili precedentemente realizzati (vedi tab.6 e 7).

	SCENARIO ATTUALE	SCENARIO FUTURO	DIFFERENZA %
Spostamenti veicoli Leggeri	111.173	140.344	26%
Spostamenti veicoli Pesanti	6.912	8.578	24%

Tab.5: Differenze matrice tra Scenario Attuale e Tendenziale

Veicoli Leggeri Attratti	1.450
Veicoli Leggeri Generati	249
TOTALE	1.699

Tab.6: Nuovo Polo Funzionale generati/attratti ora di punta

Comparti	Funzioni	SU (mq)	SU Parziali Comparti (mq)	Spostamenti nell'ora di punta (8-9) - Veicoli Leggeri		
				ADDETTI /RESIDENTI	UTENTI	CONFERTORI
A Area urbana a funzioni miste Stazione	Residenza	15.000	35.000	249		
	Direzionale	10.000		156	109	6
	Retail	5.000		22	73	2
	Attrezzature di interesse collettivo	5.000		2	54	0
B Area a prevalente destinazione commerciale	Direzionale	10.000	70.000	156	109	6
	Commerciale	45.000		202	327	18
	Retail	5.000		22	36	2
	Attrezzature di interesse collettivo	10.000		6	107	0
C Area per attrezzature sportive ricreative e di interesse collettivo	Leisure (tempo libero)	5.000	30.000	3	14	0
	Polo sportivo e ricreativo	25.000		2	-	-
D Verde-centro sportivo	Sport e tempo libero	5.000	5.000	3	14	0
E Ambiti rurali periurbani	Aree agricole soggette a progetto paesistico e destinate ad uso promiscuo	-	-	-	-	-
	Summa	140.000	140.000	822	842	35

Tab.7: Nuovo Polo Funzionale - Superfici e Carico Urbanistico

3.2 Offerta di trasporto

L'assetto infrastrutturale futuro è rappresentativo di uno scenario al 2020; in esso sono state inserite, oltre che la Variante di Funo, le opere in corso di realizzazione (o già finanziate) e le opere per le quali è stato trovato un consenso a livello tecnico e politico (vedi tab.8).

Uno degli aspetti più significativi del lavoro tecnico-politico svolto con i rappresentanti dei territori interessati, lavoro a cui si è accennato in premessa, è stato proprio la definizione dello schema infrastrutturale per lo scenario futuro; in particolare i risultati più importanti di tale lavoro sono stati:

- la definizione di un tracciato condiviso per la variante di Funo,
- la presenza del prolungamento a nord della Nuova Galliera (tratto dalla SP3 a Via dei Giudei),
- la dismissione del tratto dell'attuale SP3 dall'intersezione con la Via Funo fino al viadotto,
- una prima valutazione dello scenario così definito nella fase precedente alla realizzazione del Passante Nord.

Interventi infrastrutturali		
DIRETRICE	INTERVENTO	RANGO PTCP
Variante di Valico	Variante di valico tratto da Roveggio fino al confine provinciale	Autostrada
Porrettana	Realizzazione variante SS64 da Sasso Marconi a Casalecchio di Reno (ad esclusione del nodo FERROSTRADALE) con declassamento SS64	Rete di Base
Tangenziale di Bologna	Adeguamento degli svincoli del nuovo sistema tangenziale	Tangenziale
Trasversale di pianura	Realizzazione variante tra SP5 e Budrio (lotti A e B categoria C1)	Grande rete
Tangenziale San Giovanni in Persiceto	Realizzazione ex-novo della variante di San Giovanni in Persiceto (I° stralcio)	Rete di Base
Tangenziale San Giovanni in Persiceto	Realizzazione della tangenziale dalla SP2 alla SP3 in corrispondenza dell'incrocio con la SS568	Rete di Base
San Carlo	Realizzazione ex-novo della variante alla SP19 San Carlo (categoria C1)	Grande rete
Lungo Savena	Realizzazione variante ex-novo alla San Donato SP5 chiamata Lungo Savena (da Via Bargello a SP3)	Grande rete
Croce dell'Idice	Riqualificazione della SP28 tra la SP31 e la SP253 (categoria C2)	Viab. Extr. Sec. Prov./Interp.
Selice - Montanara	Riqualificazione SP610 dal casello autostradale al confine provinciale con Ravenna	Rete di Base
Porrettana	Riqualificazione SS64 Venturina - Silla - Marano	Rete di Base
A1 - Bologna - Modena	Realizzazione nuovo casello autostradale Muffa (Crespellano)	Autostrada
Collegamento casello Muffa-Via Emilia	Realizzazione ex-novo di un collegamento tra la via Emilia ed il nuovo Casello autostradale A1 della Muffa	Grande rete
Lungo Savena	lotto 2 e 2bis	Grande rete
Lungo Savena	lotto 3	Grande rete
Nuova Galliera	Nuova Galliera da rotonda C.Colombo a Trasversale di Pianura (Intervento Lotto 1 - I° stralcio)	Grande rete
Nuova Galliera	Nuova Galliera da Trasversale di Pianura verso Nord fino a Vecchia galliera (Intervento Lotto 1 - II° stralcio)	Grande rete
Intermedia di pianura	Intermedia di pianura (da Lungo Savena a SP 568 Persicetana)	Viab. Extr. Sec. Intercom.

Tab.8: Opere inserite nello Scenario Futuro

Per quanto riguarda la Variante di Funo, l'ipotesi progettuale simulata, come spiegato, è una soluzione di minimo impatto e corrisponde alla realizzazione di una nuova infrastruttura ad una corsia per senso di marcia (cat.C1) in variante all'attuale tracciato della SP3 in corrispondenza dell'abitato di Funo; il nuovo tracciato parte, iniziando da Ovest, "sfiocando" dall'attuale sedime della SP3 indicativamente all'altezza dell'attuale intersezione con la Via Funo e finisce ad Est poco prima dell'intersezione con Via Rotonda Segnatello (attuale accesso dalla SP3 al Centergross), punto nel quale la Variante si reimmette sul tracciato esistente della SP3.

Oltre alla Variante sono previste nell'ipotesi progettuale, e sono state simulate nel modello, due nuove intersezioni a livelli sfalsati: una a servizio degli accessi al Centergross e ad Interporto, la seconda esclusivamente a servizio del nuovo Polo (vedi fig.7). Infine, come già accennato, il tratto di SP3 dalla Via Funo all'attuale viadotto verrà dismesso; quest'ultimo rimane invece transitabile ed è utilizzato come accesso al nuovo Polo ed in generale dai traffici da e per zona urbana di Funo, tramite adeguamento dell'attuale intersezione.

3.3 Flussi Stimati

Sulla base della domanda e dell'offerta descritte in precedenza, si sono eseguite le simulazioni che hanno portato ai risultati riportati nella tab.9 e in figura 7, nella quale, oltre che ad essere rappresentato in maniera schematica l'assetto infrastrutturale simulato, sono riportati i flussi di traffico nell'ora di punta suddivisi in veicoli leggeri, veicoli pesanti e veicoli leggeri con destinazione o origine il Nuovo Polo. I flussi stimati dal modello, nei tratti di Variante 2-3 e 4-5 sono quantitativamente paragonabili, nell'ipotesi di una corsia per senso di marcia, ai valori limite teorici di capacità massima in condizioni ideali (condizioni di flusso ininterrotto).

Le simulazioni in sostanza evidenziano la necessità di realizzare il tratto in variante a 2 corsie per senso di marcia ed inoltre che a questo intervento deve essere accompagnato un potenziamento delle attuali caratteristiche geometriche della SP3 nei tratti 1-2, 5-6 e 6-7, che vanno portati da 1 a 2 corsie per senso di marcia.

La proposta progettuale, spiegata ed illustrata approfonditamente nel seguito dello studio, parte necessariamente dalle evidenze palesate dalle simulazioni, ma tiene conto, come si vedrà, della possibilità di una realizzazione "modulare" e cioè attuabile in fasi distinte in relazione alle disponibilità finanziarie.

TRATTO	DESCRIZIONE	DIREZIONE	VEIC. EQ. ORA DI PUNTA
1-2	da intersezione Nuova Galliera a sottopasso scatolare Via Funo	Budrio	1.546
		San Giovanni	1.212
2-3	da sottopasso Via Funo ad immissione alla rotonda ovale	Budrio	1.897
		San Giovanni	1.082
3-4	tratto compreso tra le rampe per l'immissione alla rotonda ovale	Budrio	1.223
		San Giovanni	553
4-5	da immissione alla rotonda ovale a rotonda sopraelevata per accesso al nuovo Polo	Budrio	1.840
		San Giovanni	1.343
5-6	da rotonda sopraelevata per accesso al nuovo Polo ad intersezione con SP45	Budrio	1.497
		San Giovanni	1.658
6-7	da intersezione con SP45 a casello autostradale	Budrio	2.228
		San Giovanni	1.519

Tab.9: Scenario Futuro - flussi stimati

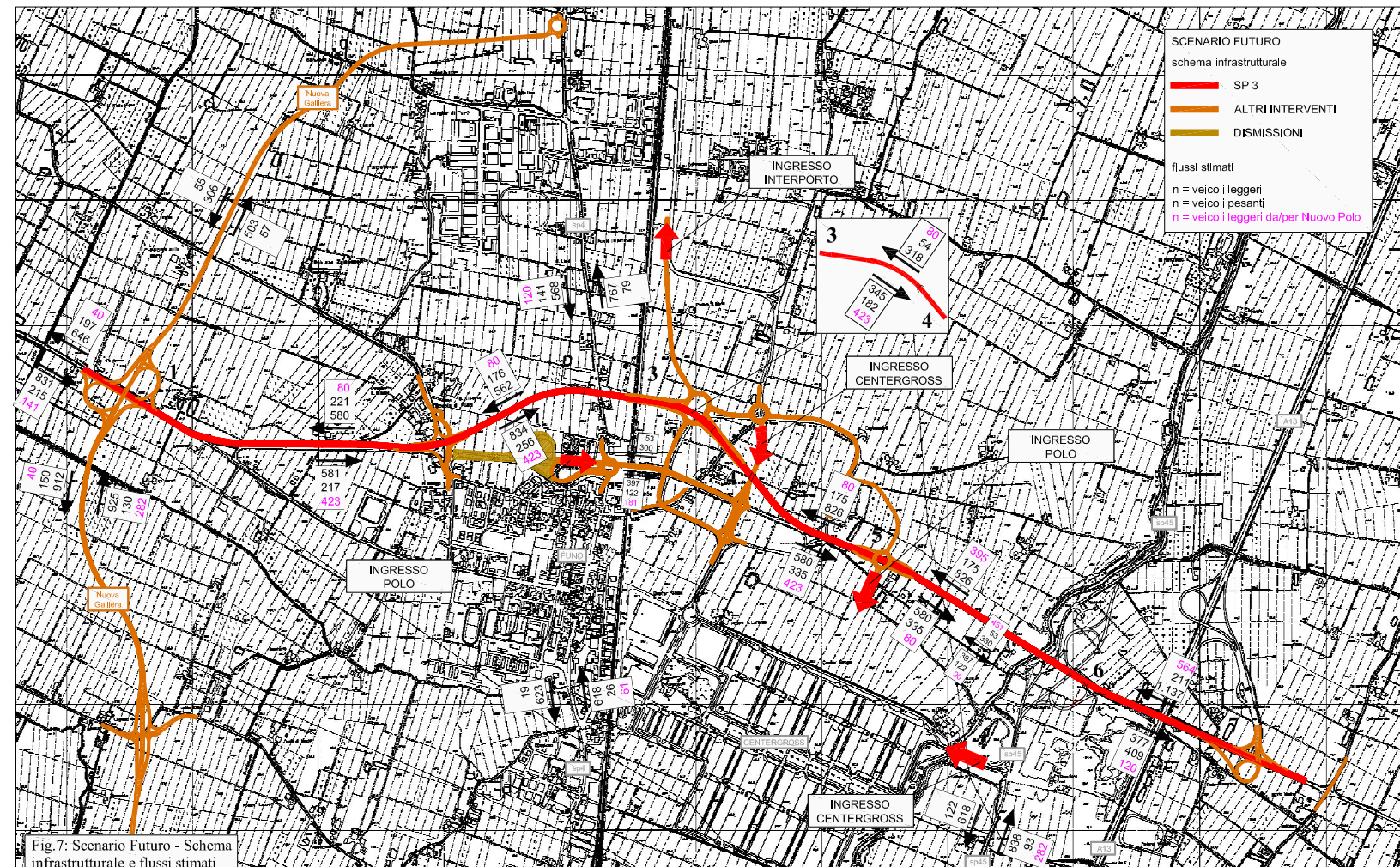


Fig.7: Scenario Futuro - Schema infrastrutturale e flussi stimati

SCHEMA DIRETTORE

NODO INFRASTRUTTURALE INTERPORTO-CENTERGROSS

Titolo Elaborato:

SCENARIO FUTURO

Numero Elaborato:

AT 3

Scala:

-

Data:

Settembre 2008