

# INQUADRAMENTO URBANISTICO DELLE "TRE STAZIONI" DI BOLOGNA

TRASPORTO PUBBLICO  
**SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO BOLOGNESE**  
 Tre stazioni per la città di Bologna

Giugno 2006

LEGENDA

INQUADRAMENTO URBANISTICO DELLE "TRE STAZIONI" DI BOLOGNA

INQUADRAMENTO RETE SFM

Tre stazioni per Bologna

Fermate e Stazioni SFM

- SFM 1
- SFM 2
- SFM 3
- SFM 4
- SFM 5
- SFM 6

INTERSCAMBIO

- Interscambio pedonale
- Interscambio ciclabile
- Interscambio moto
- Interscambio mezzo privato
- Interscambio mezzo pubblico
- Interscambio ferroviario

PROGETTI DEL COMUNE DI BOLOGNA

- Metrotranvia progetto
- Metrotranvia espansione
- People Mover
- Sistema di Trasporto Pubblico a Guida Vincolata
- Filovia 14

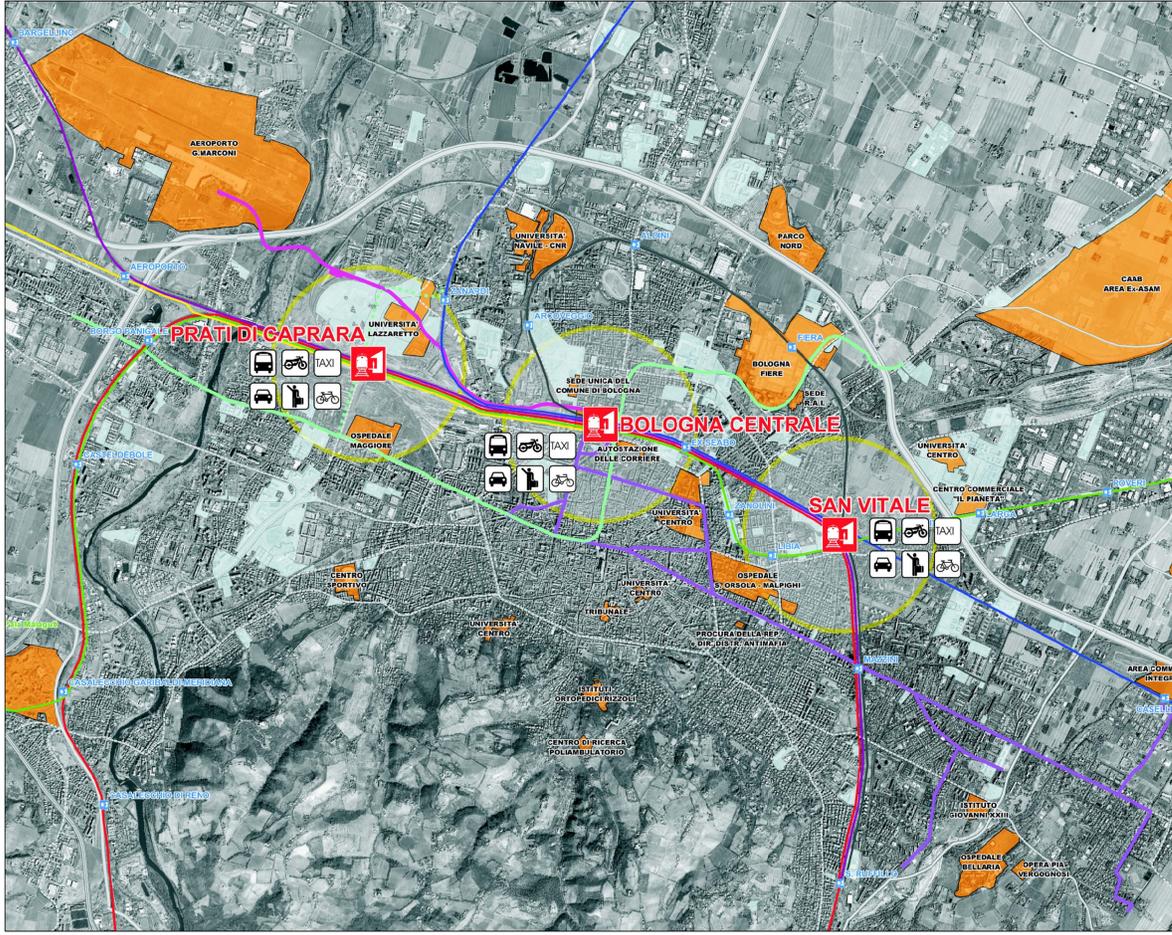
ZONE URBANISTICHE

- Poli funzionali
- Strumenti culturali
- Aree ferroviarie da valorizzare
- Viabilità principale
- Ambito d'influenza 600m

IL RAPPORTO CON IL TPL SU GOMMA

IPOTESI DI RIORGANIZZAZIONE

- Tre stazioni per Bologna
- Nodo d'interscambio
- Linee suburbane
- Linee urbane
- Aree d'influenza



Bologna Centrale	
<b>Situazione attuale</b>	
159.000	trattori giornalieri
1.000	treni giorno (800 trasporto regionale - 240 lunga percorrenza)
80.000	passaggi giorno
55.000	movimenti giorno
58.000.000	utenze anno
16	fonti
11	binari centrali (attualmente è possibile utilizzare solo 11)
1	fonti
3	fonti
30.000	m <sup>2</sup> fabbricato viaggiatori
<b>Progetto Stazione AV/AC</b>	
2009 anno previsto per il completamento	
240-40-23 m	dimensioni cassone (lunghezza-larghezza-profondità)
25.000	m <sup>2</sup> cubatura fabbricato
4	binari
30	treni previsti (ora di punta)
<b>Progetto Nuova Stazione centrale</b>	
35.000	passaggi previsti giorno (4.000 ora di punta)
110	treni previsti totali (ora di punta)
160.000	passaggi previsti totali (15.000 ora di punta)
190.000	movimenti previsti totali
1.000	posti parcheggio previsti

Prati di Caprara	
2009 anno previsto per il completamento	
4	linee ferroviarie
14	treni previsti (ora di punta)

San Vitale	
2009 anno previsto per il completamento	
4	linee ferroviarie
14	treni previsti (ora di punta)

Il Piano per la Mobilità Provinciale propone che la stazione centrale di Bologna venga "estesa", nel suo ruolo di fulcro e nodo di interscambio principale, alle due nuove stazioni di Prati di Caprara e San Vitale/Rimesse. L'area centrale di Bologna viene quindi allargata a zone più periferiche, ma che possono svolgere un ruolo importante sia per alleggerire il peso del centro urbano sia come punto di riferimento delle aree orientali e occidentali della città.

Le stazioni di Prati di Caprara e San Vitale/Rimesse avranno infatti la funzione, oltre che di porte di accesso alla città rispettivamente da ovest e da est, anche di snodi di interscambio con il trasporto pubblico suburbano ed urbano, diversificando l'interscambio modale e anticipandolo in aree più esterne rispetto alla stazione centrale, con lo scopo sia di alleggerire la stazione centrale stessa sia di migliorare e velocizzare gli spostamenti all'interno del centro storico (il risparmio di tempo per gli spostamenti lunghi, ovvero con origine e destinazione nell'area metropolitana, nel caso di un interscambio treno-bus nelle due nuove "porte urbane" invece che in stazione centrale può essere quantificato da un minimo di 7 minuti fino a superare i 10, secondo le prime valutazioni svolte e sintetizzate nelle immagini rappresentate sulla tavola).

Le due nuove fermate previste dal progetto SFM sono in grado di supportare tale funzione di rango superiore e di nuove centralità urbane, perché:

- sono caratterizzate da una accessibilità straordinaria;
- sono servite da quasi tutte le linee SFM (Prati di Caprara dalle linee SFM 1, 2, 3 e 5; S. Vitale/Rimesse dalle linee SFM 1, 2, 3, 4 e in prospettiva dalla linea SFM 6) e dai treni di tipo Regionale Veloce;
- possono offrire un accesso diretto e veloce da quasi tutta l'area metropolitana verso molti dei punti strategici della città di Bologna;
- sono oggetto di riqualificazioni urbanistiche in corso e previste nel PSC di Bologna.

La loro importanza urbanistica e trasportistica è quindi destinata a crescere nei prossimi anni, ma per raggiungere gli obiettivi prefissati e pianificati dagli strumenti urbanistici è necessario, oltre a realizzare quanto già progettato, imprimere un forte impulso alla qualità dello sviluppo atteso, grazie alla realizzazione di insediamenti di tipo direzionale, commerciale, culturale o residenziale a densità elevata, concentrate nelle immediate vicinanze delle due fermate ferroviarie, che, nel caso di collegamenti ciclopedonali ben fatti, può comprendere un'area con raggio di 600 m.

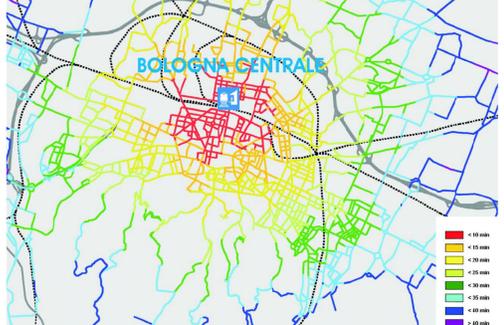
Altro elemento determinante per accentuare il loro ruolo di centralità sarà certamente la corretta ed efficiente integrazione con la rete di trasporto pubblico, sia urbana sia suburbana prevista nel PMP per la nuova rete del TPL, trasformando le due nuove stazioni ferroviarie anche in due nuove aree strategiche per l'interscambio con gli autobus extraurbani e suburbani. In questo modo anche nell'organizzazione della rete del TPL proposta dal PMP la centralità di Bologna si estende spazialmente in un'area vasta compresa dal sistema delle Tre Stazioni Prati di Caprara-Bologna centrale-S. Vitale/Rimesse.

## IL RAPPORTO CON LA STAZIONE CENTRALE

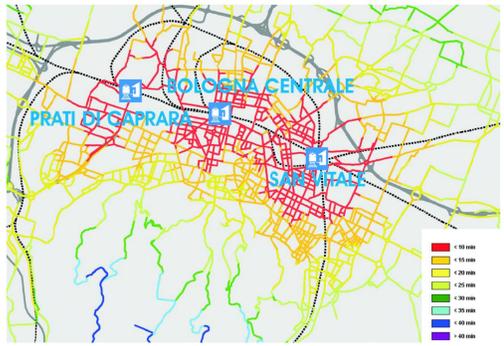
L'idea di estendere l'area centrale di Bologna alle tre stazioni SFM di Prati di Caprara, S. Vitale/Rimesse e Bologna centrale nasce dall'esigenza di alleggerire i volumi di traffico e il peso urbanistico dell'attuale stazione centrale. In questo modo si intende anche migliorare e velocizzare gli spostamenti di coloro che provengono dall'area metropolitana e sono diretti al centro storico, anticipando l'interscambio in zone più periferiche. I disegni sottostanti dimostrano il risparmio di tempo con una o tre stazioni centrali.

Le immagini seguenti rappresentano i tempi necessari per raggiungere le diverse zone della città nel primo caso in presenza della sola stazione centrale di Bologna e, nel secondo caso, implementando il ruolo delle future stazioni di Prati di Caprara e S. Vitale/Rimesse.

Tempi di viaggio solo con la stazione di Bologna centrale



Tempi di viaggio con le tre stazioni

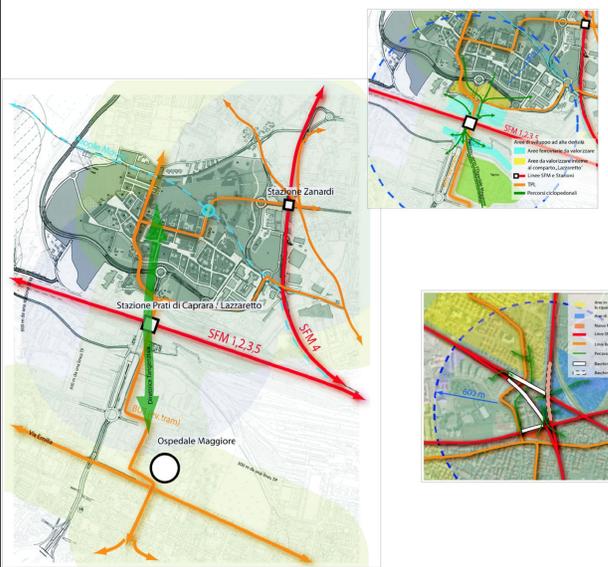


## IL RUOLO URBANISTICO DELLE DUE NUOVE STAZIONI

La nuova fermata ferroviaria di Prati di Caprara verrà costruita a cavallo del fascio dei binari e sarà collegata alle zone urbane confinanti mediante due passerelle ciclopedonali, terminanti in aree attrezzate per l'interscambio con le altre modalità (auto privata, bus, bici e moto). Ciò con lo scopo di ottimizzare e ridurre sia i percorsi sia i tempi degli spostamenti, oltre a creare un collegamento attrattivo con i quartieri residenziali e i poli di maggiore interesse della zona.

In coerenza con alcune proposte del Gruppo FS per la trasformazione delle aree ferroviarie da valorizzare, si mette in evidenza come l'intorno della stazione presenti grandi possibilità insediative, da valorizzare con la creazione di poli ad alta qualità urbana e alta densità, secondo un approccio di ampio respiro. Secondo tale logica è necessario intensificare la rete dei percorsi ciclopedonali, collegando la stazione di Prati di Caprara con i maggiori punti di interesse, come l'università, l'ospedale Maggiore e le zone residenziali, l'altra nuova fermata SFM di Zanardi, la nuova Facoltà di Ingegneria e il People Mover.

Per quanto riguarda l'interscambio con il trasporto pubblico locale, la soluzione migliore è rappresentata da un passaggio-ponte nord-sud sopra la ferrovia, affiancato a quello costituente la fermata ferroviaria in senso stretto, così da garantire un scambio facile e diretto con i bus o, in prospettiva, con la metroltramvia in progetto.



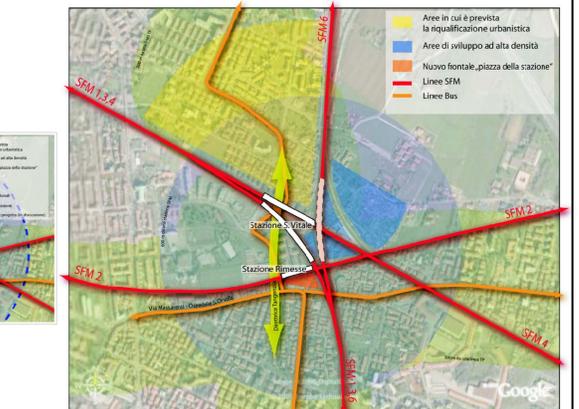
La fermata ferroviaria di San Vitale/Rimesse rappresenta un vero nodo di interscambio ferroviario, in quanto costituita da tre distinte banchine, una sulla direttrice Bologna-Prato una sulla Bologna-Rimini e l'ultima sulla Bologna-Portomaggiore, leggermente distanti tra loro, ma che il progetto SFM prevede di collegare grazie all'ottimizzazione dei percorsi pedonali previsti. L'attuale proposta del PMP prevede anche la futura realizzazione di una quarta banchina ferroviaria sulla linea di cintura, nell'ipotesi in cui la linea SFM6 Bologna-Fiera venga prolungata fino a S. Ruffillo.

Per migliorare l'accessibilità di tale nodo sarà necessario sviluppare anche in questo caso una rete di percorsi ciclopedonali nell'intorno dei 600 m dalla fermata, in modo da diminuire quanto più possibile le distanze da punti di interesse.

L'intermodalità con i quartieri circostanti dovrebbe inoltre essere garantita attraverso il nuovo interscambio con la linea 14 su Massarenti e possibilmente con altre linee prevalentemente di quartiere.

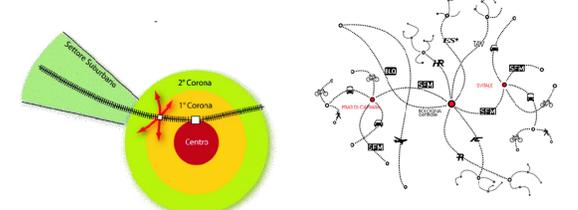
A livello urbanistico il nodo di San Vitale è inserito in un contesto già molto urbanizzato, ma le caratteristiche tipologiche, funzionali, e anche l'effettivo grado di sfruttamento dello spazio non sono omogenee e offrono grandi margini per riqualificazioni urbanistiche, che permettano di approfittare del potenziamento del ruolo strategico di nuova porta della città implementando la qualità complessiva dell'area.

Il PSC di Bologna individua già nei pressi della fermata una zona di riqualificazioni urbanistiche, e il PMP pone l'accento su ulteriori aree da sviluppare con interventi ad alta densità e attrattività, come destinazioni di tipo direzionale, commerciale e culturale, anche per il ruolo fondamentale che la stazione può rivestire per l'accessibilità al polo ospedaliero del S. Orsola e alla zona universitaria per coloro che provengono dall'area metropolitana.



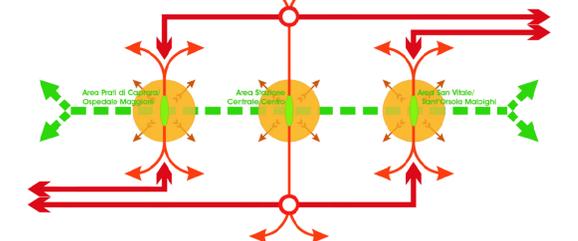
## IL RAPPORTO CON IL TPL SU GOMMA

La convergenza di diverse modalità di trasporto in tre punti della città consente di individuare più punti di riferimento a servizio di aree distinte della città, creando tra l'altro le masse critiche necessarie per erogare elevati livelli di servizio in modo efficace, efficiente ed economicamente sostenibile. Tale scelta rende le aree in prossimità dei nodi particolarmente accessibili ed in grado di supportare elevati carichi urbanistici. Si propongono due diverse alternative funzionali per il sistema delle tre stazioni da valutarci in sede di Piano di Bacino e in accordo con il Comune di Bologna. Tali opzioni vengono riassunte nell'immagine seguente.



Ipotesi di riorganizzazione del TPL

L'attestamento delle linee nei due nodi periferici può essere effettuato secondo due schemi funzionali da valutare caso per caso e in accordo con il Comune di Bologna, a seconda delle esigenze e delle opportunità specifiche. Tali opzioni vengono riassunte nell'immagine seguente.



Nel primo caso, le linee suburbane si attestano ai nodi di Prati di Caprara e di San Vitale dopo aver garantito un servizio di distribuzione in centro, eventualmente servendo le aree non raggiunte direttamente dal SFM. Esse integrano, in tal modo, il servizio urbano per gli spostamenti più lunghi offrendo, da un lato, un servizio diretto per coloro che non trovano conveniente lo scambio all'origine con il treno e, dall'altro, la possibilità di scambiare, nel nodo centrale, con la maggior parte delle linee urbane e nel nodo periferico con le linee urbane a servizio dell'area.

In alternativa, le linee suburbane si potrebbero attestare presso i nodi di Prati di Caprara e di San Vitale anticipando in tal modo l'interscambio con la ferrovia e con le linee urbane portanti e locali. Tale soluzione potrebbe essere valida per le direttrici extraurbane non servite dal SFM che troverebbero in tal modo un accesso più rapido allo stesso e contemporaneamente la possibilità di proseguire verso il centro o l'area periferica di pertinenza utilizzando il trasporto urbano. Un indubbio vantaggio che ne consegue è quello di ridurre le percorrenze dei bus extraurbani nell'area centrale.