

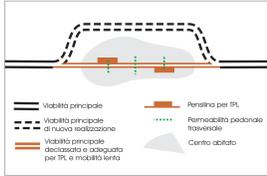
# LE STRATEGIE

## La nuova viabilità e il recupero di capacità da dedicare al TPL

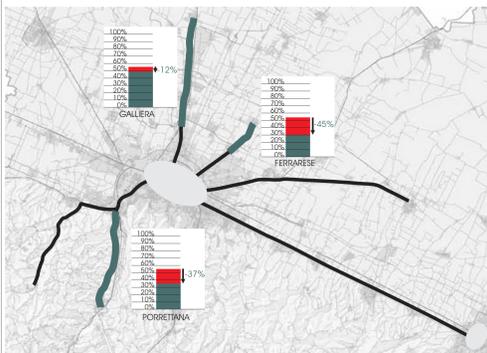


La realizzazione di varianti agli assi stradali esistenti permette di ridurre il livello di saturazione su alcune direttrici che attraversano contesti altamente urbanizzati. Il recupero di capacità sulla viabilità esistente sulla quale passano le linee portanti del TPL permetterà di adeguare la rete stradale con interventi mirati al miglioramento dei livelli di servizio del trasporto pubblico, in particolare in attraversamento di centri urbani, in linea con quanto prevede l'Art. 12.10 delle Norme di attuazione del PTCP (comma 4):

"Qualora la realizzazione di un nuovo tracciato stradale sia finalizzata al miglioramento delle condizioni ambientali di un centro abitato attraverso lo spostamento del traffico di attraversamento sul nuovo percorso, il progetto, il finanziamento e la realizzazione del nuovo tracciato devono essere contestuali (...) Alla realizzazione degli interventi di riorganizzazione funzionale e fisica della sede stradale che viene decisa, tali da privilegiarne l'utilizzo per la mobilità locale, il trasporto pubblico, la circolazione pedonale e in bicicletta, la sosta, l'animazione urbana."

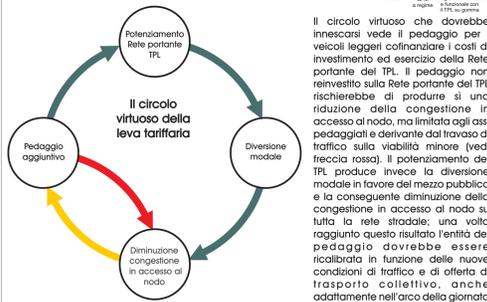


La realizzazione della Nuova Poretтана a sud e l'effetto combinato della realizzazione della Nuova Galliera, della Lungo Savena e dell'intermedia di Pianura consentono di ridurre i livelli medi di congestione su questi importanti direttrici del trasporto pubblico automobilistico:



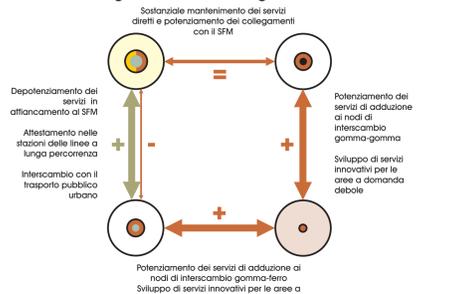
## La perequazione di corridoio: road pricing per la rete portante del trasporto pubblico

Il PMP lega l'introduzione del road pricing ad una logica di "corridoi multimodali" definiti dalle linee del SFM, in quanto intende porre le condizioni per la diversione modale in origine in modo da contenere la congestione della viabilità primaria in accesso a Bologna. L'obiettivo è riequilibrare i termini della competizione fra modalità di trasporto incentivando l'uso del trasporto pubblico, lasciando all'utente ampia libertà di scelta in funzione delle proprie esigenze di mobilità fra un sistema stradale reso più efficiente per taluni spostamenti e un sistema di TPL in grado di garantire prestazioni adeguate alle caratteristiche e alle attese di un sistema dinamico e attrattivo come quello bolognese.



Il circolo virtuoso che dovrebbe innescarsi vede il pedaggio per i veicoli leggeri cofinanziare i costi di investimento ed esercizio della Rete portante del TPL. Il pedaggio non reinvestito sulla Rete portante del TPL rischierebbe di produrre sì una riduzione della congestione in accesso al nodo, ma limitata agli assi pedaggiali e derivante dal travaso di traffico sulla viabilità minore (vedi freccia rossa). Il potenziamento del TPL produce invece la diversione modale in favore del mezzo pubblico e la conseguente diminuzione della congestione in accesso al nodo su tutta la rete stradale; una volta raggiunto questo risultato l'entità del pedaggio dovrebbe essere ricalibrata in funzione delle nuove condizioni di traffico e di offerta di trasporto collettivo, anche adattamente nell'arco della giornata.

## L'integrazione di TPL su gomma e SFM



Nell'ottica dell'eliminazione delle sovrapposizioni funzionali fra servizi ferroviari e automobilistici, lungo i tratti della rete stradale paralleli alla ferrovia saranno depotenziati i servizi diretti e incrementate le deviazioni, in modo da non entrare in competizione con il SFM da un lato e aumentare la copertura territoriale dall'altro.

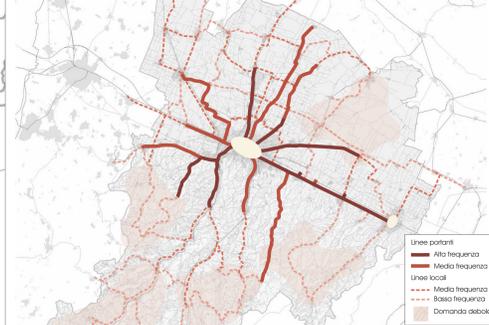
Sulla rete stradale non parallela alla ferrovia saranno potenziati i servizi portanti e i servizi in adduzione. L'integrazione tariffaria è un elemento fondamentale per la valorizzazione dei servizi fondata sul principio dell'intermodalità. Il progetto regionale STIMER è la risposta a questa esigenza ormai improrogabile. STIMER è un sistema di tariffazione integrata a "biglietto unico" basata sulla suddivisione del territorio regionale in zone (vedi figura), che abbandona il sistema a scaglionamento chilometrico e la divisione fra servizi urbani ed extraurbani.



### LEGENDA

- cadenzamento 30' 60'
- Linee SFM
- Estensione/potenziamento del SFM
- frequenza alta media bassa
- Linee portanti TPL su gomma
- Principali linee locali TPL su gomma
- Instradamenti su viabilità di nuova realizzazione o adeguata
- Instradamenti su viabilità attrezzata per TPL/mobilità lenta
- Instradamenti su viabilità attrezzata per preferenzialità del TPL
- Ambiti a domanda debole in cui prevedere servizi innovativi di TPL
- Ambiti di interscambio/integrazione con il trasporto pubblico urbano
- Unità di rete del Circondario Imolese
- Nodo di interscambio SFM/autotrasporto urbano ed extraurbano
- Nodo di interscambio SFM/TPL urbano ed extraurbano
- Fermata principale di interscambio SFM/TPL su gomma/autotrasporto
- Fermata principale di interscambio SFM/TPL su gomma
- Fermata principale di interscambio SFM/TPL su gomma
- Fermata secondaria di interscambio SFM/TPL su gomma
- Altra fermata di interscambio SFM/TPL su gomma
- Principali località servite da TPL su gomma
- Altre stazioni/fermate SFM
- Altre stazioni/fermate RFI
- Parcheggio scambiatore
- Aeroporto
- Fiera
- Autostazione

### Principi di riorganizzazione gerarchica della rete del TPL su gomma



Il PMP prevede una rete di servizi di TPL su gomma fortemente gerarchizzata e con un'eventuale caratterizzazione funzionale delle linee. Si distinguono due principali classi di servizio:

- portante, caratterizzata da percorsi medio-lunghi, cadenzamento degli orari, un'ampia fascia oraria di erogazione e percorsi sostanzialmente diretti;
- locale, caratterizzata da percorsi più brevi, servizi ad orario, un maggior numero di deviazioni per aumentare la copertura territoriale.

In ogni caso si prevede l'eliminazione delle sovrapposizioni funzionali fra servizi ferroviari e automobilistici.