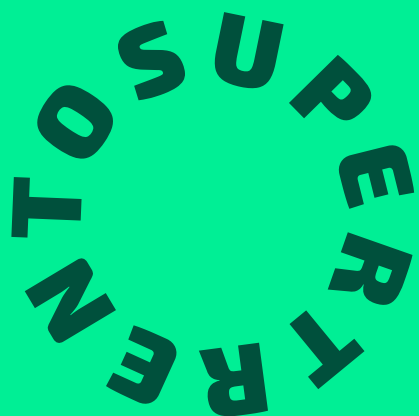




SUPERTRENTO

Scenari Urbani Partecipati
per l'Ecologia e la Rigenerazione

→ incontro 1 / **06 maggio 2023**

Mobilità, connessioni, intermodalità

Progetti in corso

Valentina Benoni

→ Comune di Trento / Servizio Mobilità e Rigenerazione Urbana

IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (P.U.M.S.) e il BICIPLAN

Presentazione Supertrento - Maggio 2023

P.U.M.S.

*“un piano strategico volto a **soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle merci** in ambito urbano e periurbano per **migliorare la qualità della vita**. Prende spunto dalle pratiche di pianificazione esistenti tenendo in debito conto i principi di integrazione, partecipazione e valutazione”*

Linee Guida Eltis

BICIPLAN

*“Piano di settore del PUMS finalizzato a definire gli obiettivi, strategie ed azioni necessarie a **promuovere e intensificare l'uso della bicicletta** come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni”*

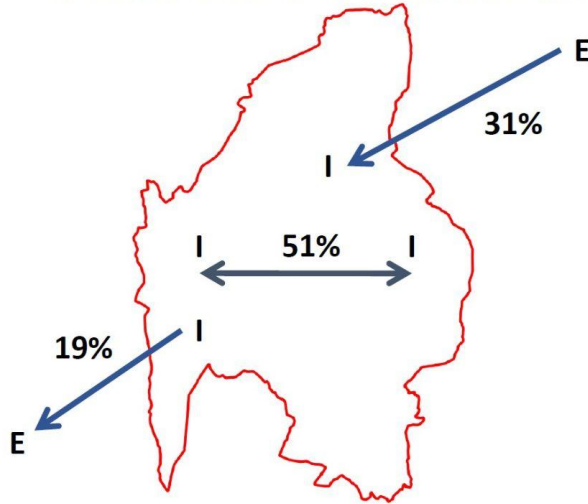
Art.6 Legge 11 gennaio 2018 n.2

ATTUALE SCENARIO DELLA MOBILITA' A TRENTO

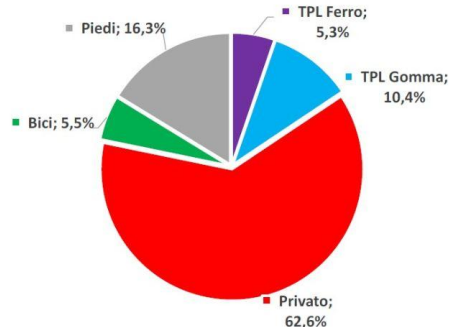
Il PUMS assume come punto di riferimento la ripartizione modale subito prima del Covid.

Auto Privata

Matrice degli spostamenti – Mezzo privato leggero nell'ora di punta



Trento PUMS 2020 Tutte le relaz.- Ora di Punta



La domanda di mobilità privata:

Ambito	Esterno Comune	Interno Comune	Totale
Esterno Comune	2.344 (puro attraversamento)	8.321	10.665
Interno Comune	5.060	13.678	18.739
Totale	7.404	22.000	29.404

Relazioni tra interno ed esterno del territorio comunale: Spostamenti su **mezzo privato leggero in ora di punta del mattino (7:30-8:30)**

Ambito	Esterno Comune	Interno Comune	Totale
Esterno Comune	25.782 (puro attraversamento)	73.599	99.381
Interno Comune	73.599	150.460	224.059
Totale	99.381	224.059	323.441

Relazioni tra interno ed esterno del territorio comunale: Spostamenti su **mezzo privato leggero nel giorno feriale medio**

Si propone la successiva rappresentazione che non considera la quota di attraversamento e che esprime gli spostamenti in passeggeri e non in veicoli utilizzando un coefficiente di occupazione pari a 1,3

Matrice PUMS – Modo Privato				
Fascia Temporale	Interni a Trento	Da Trento a Fuori	Da Fuori a Trento	Totale
Ora di punta (pax/h)	17.782	6.579	10.818	35.178
Tutto il giorno (pax/gg)	195.598	95.679	95.679	386.957

Componenti delle relazioni su **modo privato** che interessano Trento **nell'ora di punta (pax/h)** e **nell'intera giornata (pax/gg)**.

veic/h punta

tutte le relazioni
compreso traffico di
attraversamento

veic/giorno

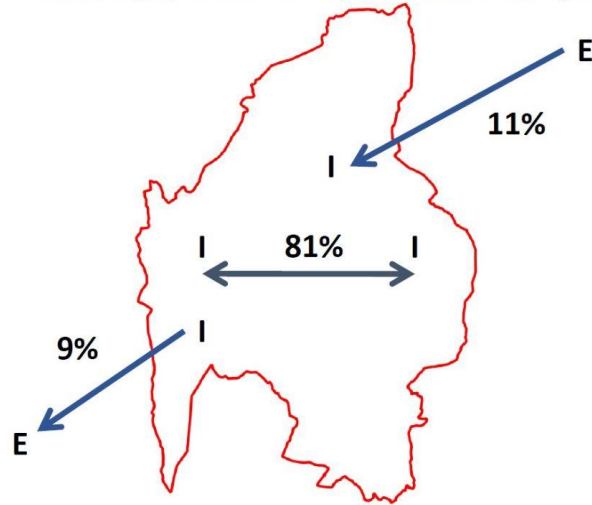
non compreso
traffico di
attraversamento

pax/h punta

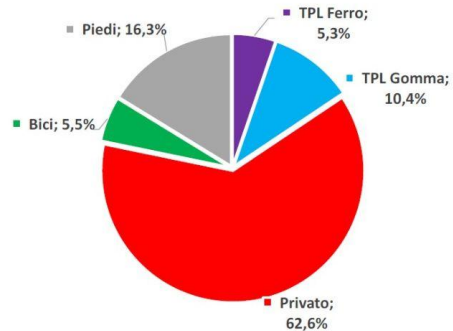
pax/giorno

TPL su gomma e funivia

Matrice degli spostamenti – TPL su gomma e funivia nell'ora di punta



Trento PUMS 2020 Tutte le relaz.- Ora di Punta



La domanda di mobilità del trasporto pubblico:

Matrice PUMS – Mezzo **TPL su gomma e funivia (servizio urbano di Trento)**

Fascia Temporale	Interni a Trento	Da Trento a Fuori	Da Fuori a Trento	Totale
Ora di punta (pax/h)	4.597	12	80	4.689
Tutto il giorno (pax/gg)	47.918	572	572	49.062

pax/h punta

pax/giorno

Matrice PUMS – Mezzo **TPL su gomma (servizio Extraurbano)**

Fascia Temporale	Interni a Trento	Da Trento a Fuori	Da Fuori a Trento	Totale
Ora di punta (pax/h)	94	484	554	1.132
Tutto il giorno (pax/gg)	703	4.815	4.815	10.333

pax/h punta

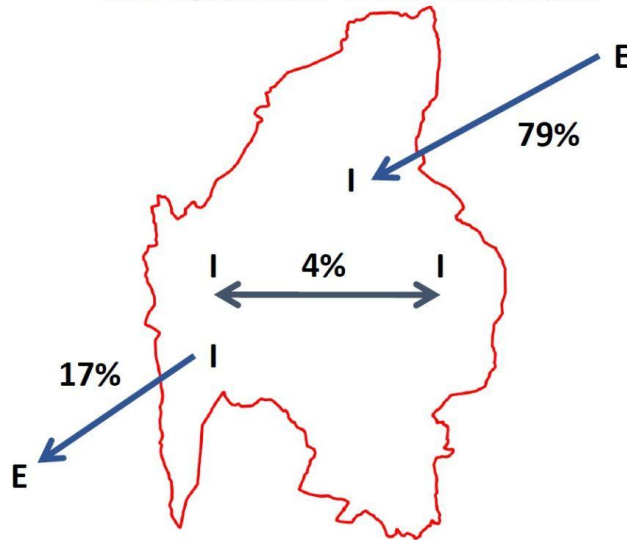
pax/giorno

Componenti delle relazioni su mezzo **TPL su gomma** (servizio urbano ed extraurbano di Trento) e **funivia** che interessano Trento **nell'ora di punta** (pax/h) e **nell'intera giornata** (pax/gg).

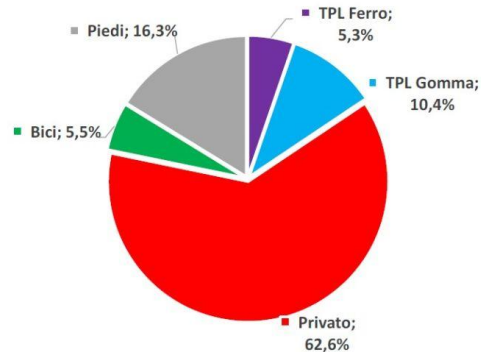
La componente legata alla gomma pubblica (urb+extraurb) movimentata nel suo complesso circa **60.000 utenti/giorno**

TPL su ferro

Matrice degli spostamenti – TPL su ferro nell'ora di punta



Trento PUMS 2020 Tutte le relaz.- Ora di Punta



La domanda di mobilità del trasporto pubblico:

Tabella 14: Matrici PUMS 2020 aggiornate: componenti delle relazioni su mezzo TPL su ferro (tutte le linee, tutti i servizi) che interessano Trento nell'ora di punta (pax/h) e nell'intera giornata (pax/gg).

Matrice PUMS – Mezzo TPL su ferro (tutte le linee, tutti i servizi)				
Fascia Temporale	Interni a Trento	Da Trento a Fuori	Da Fuori a Trento	Totale
Ora di punta (pax/h)	105	506	2.345	2.956
Tutto il giorno (pax/gg)	878	9.098	8.543	18.519

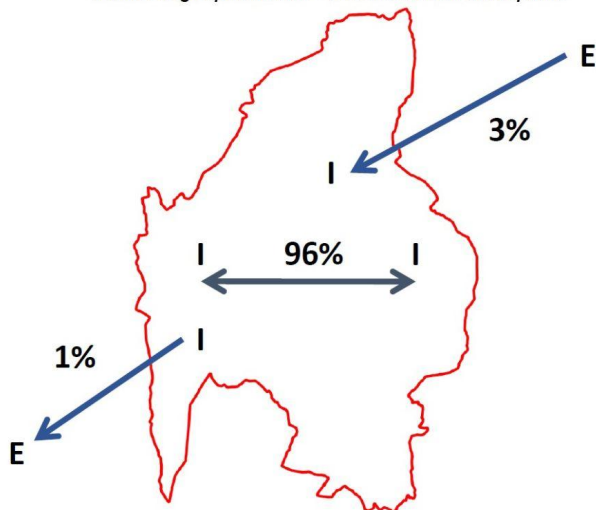
pax/h punta

pax/giorno

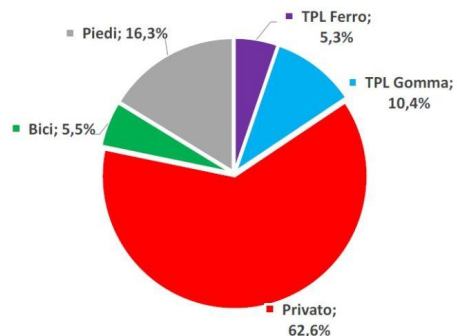
Il sistema TPL nel suo complesso (gomma e ferro) movimentata in una giornata ferialle tipo (pre covid) circa **80.000** passeggeri/giorno.

Mezzo Bici

Matrice degli spostamenti – TPL su ferro nell'ora di punta



Trento PUMS 2020 Tutte le relaz.- Ora di Punta



La domanda di mobilità ciclabile:

Matrice PUMS – Mezzo bici				
Fascia Temporale	Interni a Trento	Da Trento a Fuori	Da Fuori a Trento	Totale
Ora di punta (pax/h)	2.984	19	92	3.095
Tutto il giorno (pax/gg)	24.835	454	459	25.748

pax/h punta

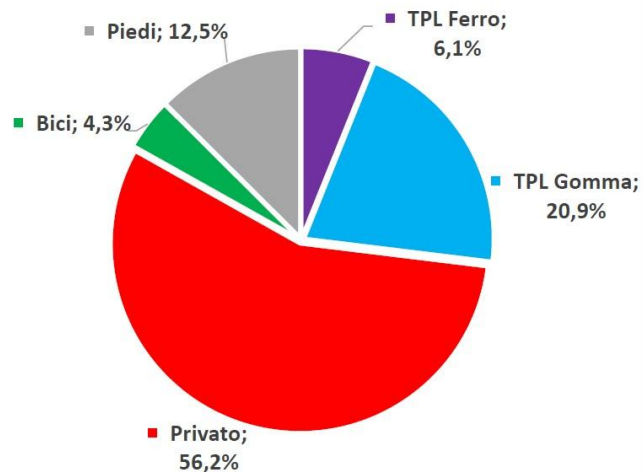
pax/giorno

Componenti delle **relazioni ciclabili** che interessano Trento *nell'ora di punta* (pax/h) e *nell'intera giornata* (pax/gg).

- MTX DI BASE: MTX PUM 2010 (datata 2004)
- AGGIORNATA CON ISTAT 2011
- CALIBRATA 2021 CON:
 - FLUSSI POSTAZIONI NARX DEL COMUNE
 - RILIEVI SINTAGMA

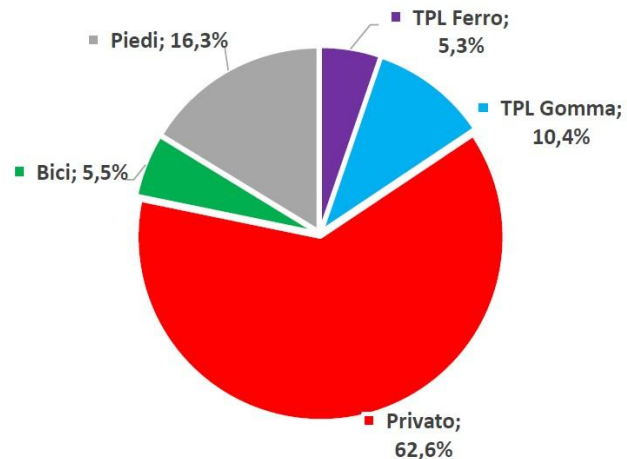
Aumento di 6 punti percentuali dell'auto privata in circa 10 anni

Trento ISTAT 2011 Tutte le relaz.



ISTAT 2011 – split modale – tutte le relazioni che hanno origine o destinazione a Trento

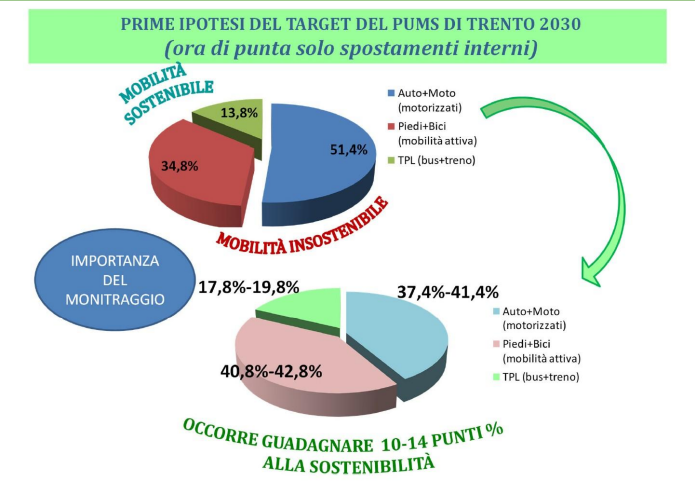
Trento PUMS 2020 Tutte le relaz.- Ora di Punta



PUMS 2020 – split modale – tutte le relazioni che hanno origine o destinazione a Trento – Ora di Punta

L' OBIETTIVO del nuovo riparto modale

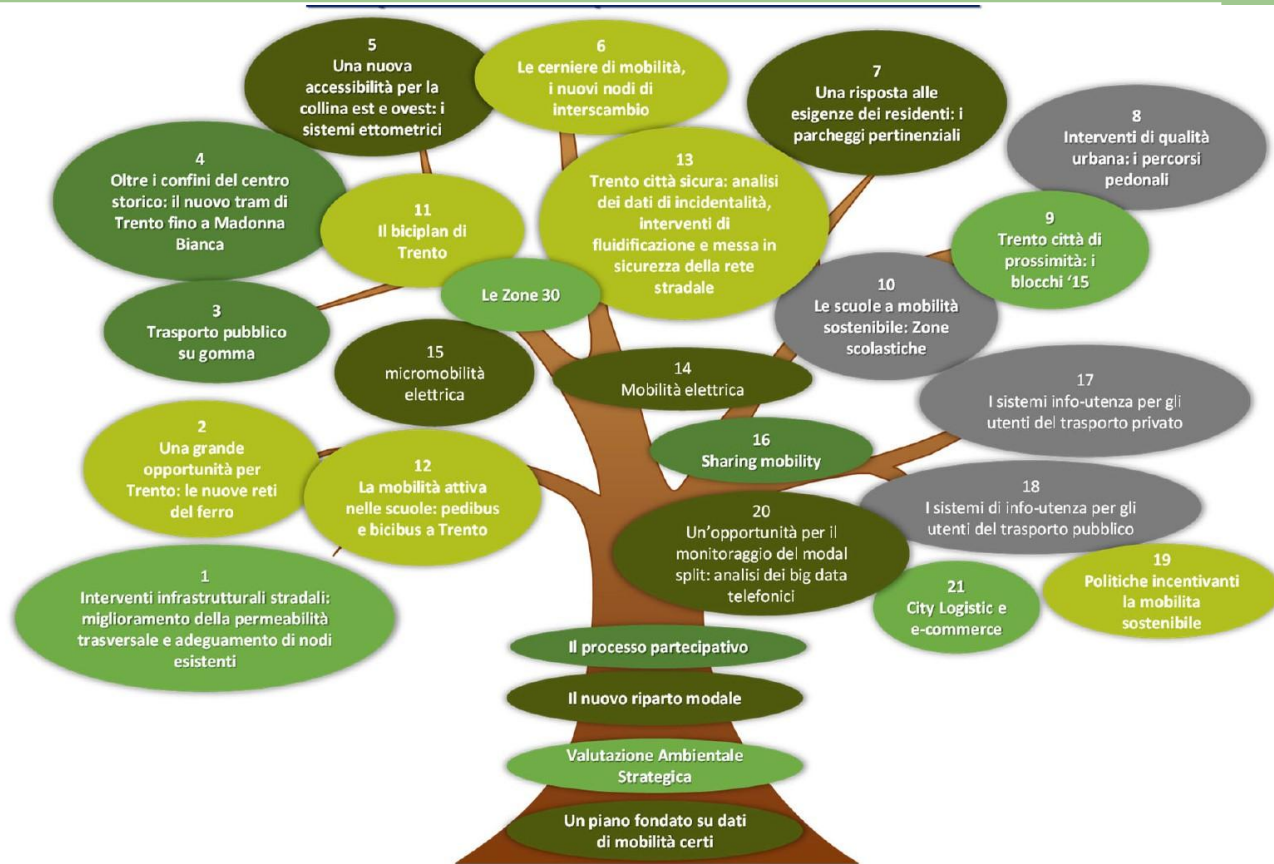
Al lungo periodo (2030)



		AUTO	TPL FERRO/GOMMA	PIEDI BICI	TOTALE
Nuovo Modal Split	PUMS 2020	51,4%	13,8%	34,8%	100%
	Soglia minima 2026-2027	48,4% (-3%)	13,8% (stabile)	37,8% (+3%)	100%
	Soglia massima 2026-2027	46,7% (-4,7%)	13,9% (+0,1%)	39,4% (+4,6%)	100%
	Soglia minima 2030	41,4% (-10%)	17,8 (+4%)	40,8% (+6%)	100%
	Soglia massima 2030	37,4% (-14%)	19,8% (+6%)	42,8% (+8%)	100%

Nuovi riparti modali al 2026-2027 e al 2030 (spostamenti interni-ora di punta) rispetto alla divisione modale attuale (febbraio 2020).

COME RAGGIUNGERE L'OBIETTIVO: LE AZIONI DEL PUMS



QUADRO SINOTTICO DEGLI INTERVENTI

Allegato 07 alla Relazione del PUMS

Gli interventi vengono
assegnati

SCENARIO DI RIFERIMENTO
breve-medio o medio - lungo
periodo

*Scenario che si configurerebbe nel
caso non fossero attuate le strategie
del PUMS*

SCENARIO DI PROGETTO
breve-medio o medio - lungo
periodo

Si tratta di interventi relativi a:

- **VIABILITA'** (medio-lungo)
- **NUOVI SISTEMI DI TRASPORTO IN SEDE FISSA** (medio-lungo)
- **REALIZZAZIONE CERNIERE DI MOBILITA'** (breve-medio e medio lungo)
- **SISTEMI DI COLLEGAMENTO CON LA COLLINA** (breve-medio e medio lungo)
- **ZONE SCOLASTICHE** (breve-medio)
- **"ZONE 30" e "BICIPLAN"** (breve-medio e medio lungo)
- **PARCHEGGI PERTINENZIALI** (breve-medio e medio lungo)
- **INTERVENTI SICUREZZA STRADALE** (breve-medio e medio lungo)

Il PUMS è un Piano DINAMICO (non statico) e per questo il Decreto prevede un costante MONITORAGGIO (biennale) e un costante AGGIORNAMENTO (quinquennale)

MATRICE OBIETTIVI - AZIONI

Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI (2019)		Indicatori da LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI e indicatori aggiuntivi		UDM	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	INTERVENTI	
A) efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	a.1 Miglioramento del TPL	Aumento dei passeggeri trasportati	velocità commerciale	N. passeggeri / anno/ 1.000 abitanti		Una grande opportunità per Trento: le nuove reti del ferro	FER1	PROGETTO INTEGRATO: NN - quadruplicamento della ferrovia del Brennero: la circonvallazione ferroviaria di Trento
		FER2		PROGETTO INTEGRATO: stazione passeggeri provvisoria all'ex scalo Filzi				
		FER3		PROGETTO INTEGRATO: Nordus prima fase - raddoppio Spinì-Canova				
		FER4		PROGETTO INTEGRATO: Nordus seconda fase - nuova tratta Mattarello-via Montebaldo				
		FER5		PROGETTO INTEGRATO: Nordus terza fase - nuova tratta via Montebaldo-Canova				
		FER6		PROGETTO INTEGRATO: stazione passeggeri linea storica interrata				
		FER7		RFI - Elettificazione Trento-Bassano del Grappa - prima tratta funzionale tratta Trento-Borgo Valsugana				
		FER8		RFI - stazione di Trento: riqualificazione e rifunzionalizzazione del complesso di stazione				
		Trasporto pubblico su gomma		TPL1		BRT Zambana-Lavis-Trento Piazza Dante (anticipa il tram nel tratto Spinì di Gardolo-p.za Dante e serve FTM che in questo scenario è attestata a Lavis)		
				TPL2		Velocizzazione e preferenziazione del trasporto pubblico locale su gomma		
				TPL3		I corridoi di forza del traposto pubblico su gomma con la tecnica delle "linee del TPL virtuali": approccio modellistico		
		Oltre i confini del centro storico: Il nuovo tram di Trento fino a Madonna Bianca		TRM1		Tram di Trento: Gardolo-piazza Dante-impianti sportivi-Madonna Bianca		
		Una nuova accessibilità per la collina est e ovest: i sistemi ettometrici		ETT1		Ascensore inclinato via Bolognini-Mesiano (p.le sud ovest Fac. Ingegneria) e percorso ciclopedonale tra la stazione di monte dell'ascensore e l'ingresso nord della facoltà su via Mesiano		
				ETT2		Grande impianto del Bondone		
				ETT3		Ettometrico Martignano-via del Brennero		
				ETT4		Ettometrico Villazzano - Villa de Mersi		
		Le cerniere di mobilità, i nuovi nodi di interscambio		PSK1		Cerniera P1 SUD- Via Ragazzi del '99: 137 p.a. (esistente, da attrezzare)		
				PSK2		Cerniera P2 SUD - Lidomo: 151 p.a. (esistente, da attrezzare)		
				PSK3		Cerniera P3 SUD- Area Camper: 400 p.a. (progetto)		
				PSK4		Cerniera P4 SUD - Area Depuratore: 920 p.a. (progetto)		
				PSK5		Cerniera P5 SUD - Area Sportiva: 1220 p.a. (esistente, da attrezzare)		
				PSK6		Cerniera P6 NORD - "La spaghetтата": 1233 p.a. (progetto)		
				PSK7		Cerniera P7 NORD - Via Cà Rossa: 480 p.a. (progetto)		
				PSK8		Cerniera P8 NORD - Via delle Palazzine: 148 p.a. (progetto)		
				PSK9		Cerniera P9 NORD - Area SS12: 152 p.a. (progetto)		

Gli interventi previsti dal Pums sono associati ai MACROBIETTIVI/OBIETTIVI SPECIFICI definiti dalla Linee guida del decreto n.397 del 4.08.2017

GLI INTERVENTI PRINCIPALI

AZIONI DI SOSTENIBILITA' NEL SISTEMA DELLA SOSTA: CERNIERE DI MOBILITA' (PSK)

Funzioni essenziali di una cerniera di mobilità:

CERNIERE DI MOBILITA' (PSK 1-9)

Nell'ora di punta del mattino si hanno 27.060 mezzi privati leggeri (escluso l'attraversamento), di cui il **31% (pari a 8.321 Veq/h)** è **proveniente dall'esterno** e destinato al territorio comunale di Trento (componente Esterno-Interno).

È questa la componente che occorre intercettare al fine di migliorare il riparto modale di Trento, rafforzando ancora maggiormente il ruolo dei sistemi di mobilità collettiva.



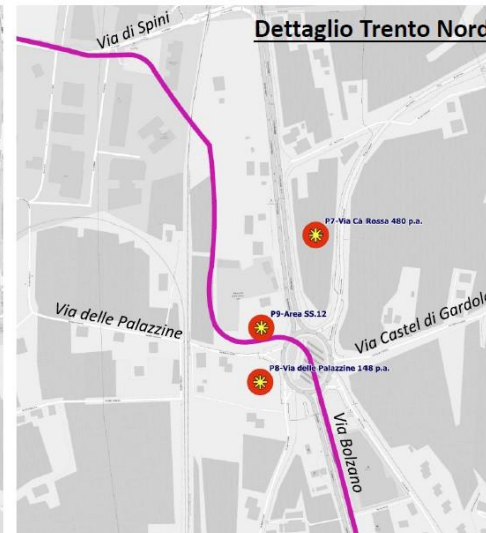
9 CERNIERE

- A NORD: 2.000 P.A. (TUTTI DI PROGETTO)
- A SUD: 2.828 P.A. (DI CUI 1.320 DI PROGETTO)

Dettaglio Trento Sud



Dettaglio Trento Nord



Cerniere di mobilità		N. posti auto esistenti	N. posti auto di progetto
Trento Sud	P1: Via Ragazzi del '99	137	-
	P2: Lidorno	151	-
	P3: Area Camper	-	400
	P4: Area Depuratore	-	920
	P5: Area Sportiva	1220	-
	Totale	1508	1320
Trento Nord	P6: La "Spaghetтата"	-	1233
	P7: Via Cà Rossa	-	480
	P8: Via delle Palazzine	-	148
	P9: Area SS.12	-	152
	Totale	0	2013
		2828	
		2013	

INTERVENTI INFRASTRUTTURALI STRADALI (VIA)

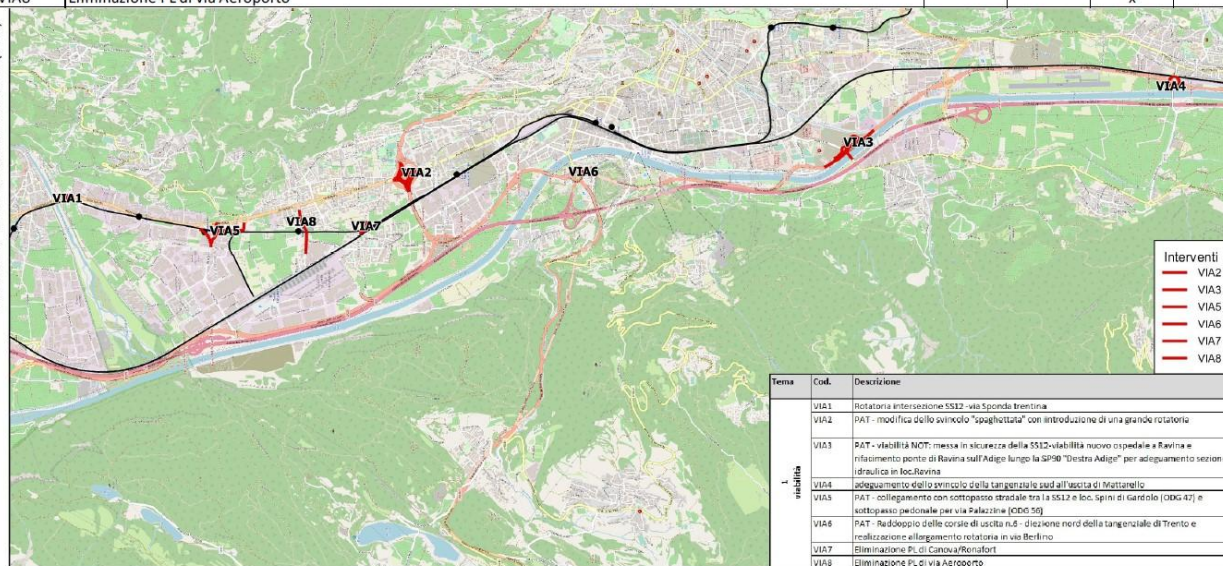
Sono interventi di miglioramento del sistema della viabilità attuale attraverso la riqualificazione e messa in sicurezza di assi viari/nodi esistenti per migliorare la permeabilità trasversale e l'accessibilità alle cerniere di mobilità.

INTERVENTI INFRASTRUTTURALI STRADALI

Tema	Cod.	Descrizione	SCRIF Bf	SCRIF M	SP BM	SP ML
			2026-2027	2031-2032	2026-2027	2031-2032
1 viabilità	VIA1	Rotatoria intersezione SS12 -via Sponda trentina	X			
	VIA2	PAT - modifica dello svincolo "spaghetтата" con introduzione di una grande rotatoria				X
	VIA3	PAT - viabilità NOT: messa in sicurezza della SS12-viabilità nuovo ospedale a Ravina e rifacimento ponte di Ravina sull'Adige lungo la SP90 "Destra Adige" per adeguamento sezione idraulica in loc. Ravina	X			
	VIA4	adeguamento dello svincolo della tangenziale sud all'uscita di Mattarello				X
	VIA5	PAT - collegamento con sottopasso stradale tra la SS12 e loc. Spini di Gardolo (ODG 47) e sottopasso pedonale per via Palazzine (ODG 56)	X			
	VIA6	PAT - Raddoppio delle corsie di uscita n.6 - direzione nord della tangenziale di Trento e realizzazione allargamento rotatoria in via Berlino	X			
	VIA7	Eliminazione PL di Canova/Ronafort			X	
	VIA8	Eliminazione PL di via Aeroporto			X	

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SC
Interventi infrastrutturali stradali (VIA)

COMUNE DI TRENTO
C2JP0010



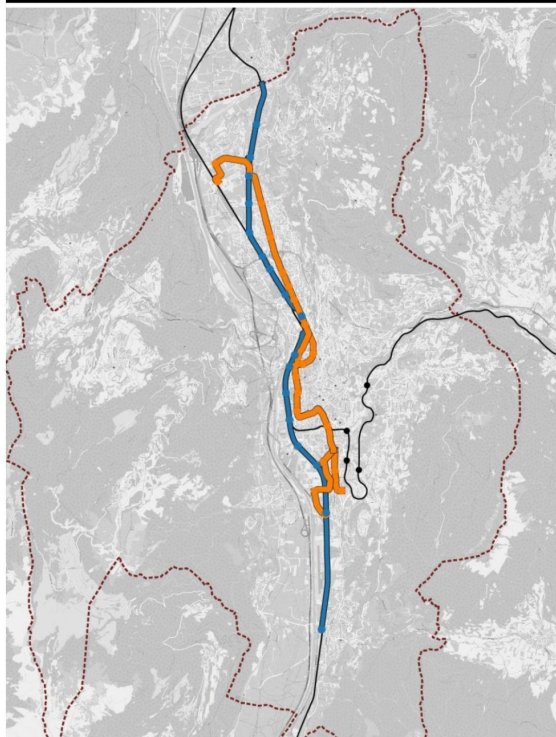
INTERVENTI SUL SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO E SU FERRO SCATURITI DAL MASTERPLAN (FER, TPL, TRM, ETT)

FER e TRM (rete su ferro - tram)

E' stata fatta una **valutazione comparata di diversi scenari** che ha portato alla prefigurazione di un assetto finale dei vari sistemi di trasporto che prevede:

- il **Nordus** che dai territori a nord, e parallelamente a via Bolzano si spinge, a sud, fino alla frazione Mattarello;
- il **tram** che dalla zona industriale percorre via Bolzano, raggiunge la stazione ferroviaria e si sposta a sud con una diramazione ad "y". Una diramazione raggiunge, a sud, l'area sportiva tra la ferrovia del Brennero e l'Adige, l'altra si connette con il popoloso quartiere di Madonna Bianca.

Scenario di Progetto



RETE DEL FERRO ESISTENTE

— Linee ferroviarie: linea Valsugana, linea Brennero e linea Trento Malè

PROGETTI:

— **Progetto Nordus:** configurazione originaria

— **Progetto Tram:** con configurazione a "Y" verso le cerniere di mobilità e l'area sportiva e verso il quartiere Madonna Bianca e con il Nordus nella configurazione originaria

Le **CONCLUSIONI** del Pums confermano la validità dei tracciati individuati (tram + nordus) e la loro possibile coesistenza con apertura verso possibili diverse configurazioni e diverse tipologie di vettori.

L'**aspetto delle disponibilità economiche**, non solo per la realizzazione delle nuove infrastrutture ma anche, se non soprattutto, per la loro gestione, è decisivo per le politiche delle amministrazioni pubbliche in tema di trasporto pubblico ed è quindi decisiva la loro determinazione in via preventiva.

La complessità e l'articolazione della nuova offerta in sede fissa, considerate le notevoli risorse messe a disposizione per l'elaborazione di un **P.F.T.E. che affronti in modo ancora più dettagliato il tema Nordus/Tram** non solo in termini tecnici ma anche economici, suggerisce quindi di tener conto anche delle risultanze di questo approfondimento.

TPL (trasporto pubblico locale)

Viene evidenziata la necessità di rimodulazione del trasporto pubblico locale.

Tre sono gli interventi che vengono proposti in tema di TPL:

**TPL 1 - BUS RAPID
TRANSIT (BRT) TRA
ZAMBANA, LAVIS E
TRENTO**
(intervento anticipatorio
del Tram)

TPL 2 - NUOVE CORSIE PREFERENZIALI

Il Masterplan, analizzando i dati di congestione del traffico veicolare e i dati relativi alla domanda e offerta dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma urbani, **individua gli assi viari lungo i quali poter successivamente sviluppare uno studio di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di accorgimenti finalizzati all'aumento della velocità commerciale (corsie preferenziali).**

TPL 3 - INDIVIDUAZIONE DEI CORRIDOI DI FORZA DEL TRASPORTO PUBBLICO

Sono state individuate le linee tpl che - in conseguenza degli interventi sul sistema in sede fissa - potrebbero essere interessate da **azioni di riconfigurazione o soppressione** in quanto in sovrapposizione, parziale o totale, con le nuove linee di trasporto (Nordus-Tram).
Necessario quindi uno studio di dettaglio per rimodulazione tpl.

ETT (sistemi ettometrici)

Si tratta di interventi volti al miglioramento delle connessioni con gli ambiti collinari di Trento, sia sul versante est che sul versante ovest .

**Ascensore inclinato
Via Bolognini -
Mesiano**

**Grande impianto del
Monte Bondone**

**Sistema ettometrico
di collegamento
fondovalle -
Martignano**

**Sistema ettometrico
di collegamento
fondovalle -
Villazzano**

Le azioni di mobilità sostenibile previste dal PUMS sono tutte orientate ad ottenere una **maggiore vivibilità degli spazi urbani** soprattutto a **vantaggio degli utenti della mobilità dolce** (pedonale e ciclabile).

Uno dei punti fondamentali da affrontare riguarda quello della **sosta su strada, da delocalizzare**, in aree meno pregiate o individuate ad hoc, per recuperare spazi per la mobilità dolce (corsie ciclabili e piste ciclabili, corsie preferenziali per il TPL su gomma e sedi riservate per il tram), il tutto cercando un equilibrio rispettoso delle diverse esigenze dei cittadini (residenti, commercianti, ecc.).



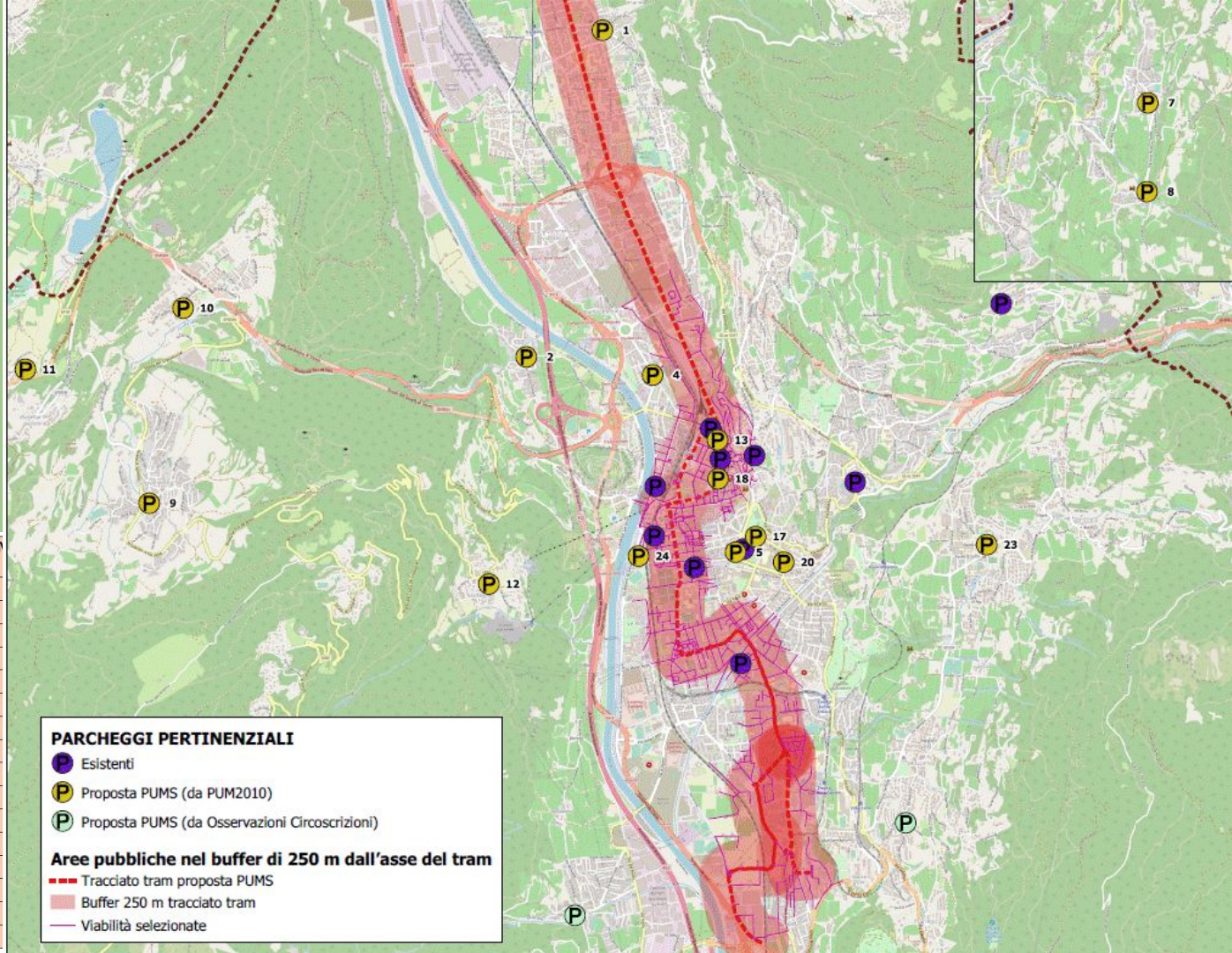
Il PUMS conferma la necessità di realizzazione dei parcheggi pertinenziali

(vengono confermate n. 16 localizzazioni già previste dal PUM 2010)

- **Non si ritiene necessaria la puntuale individuazione dei parcheggi pertinenziali**, ma si rinvia ad una valutazione caso per caso delle proposte di localizzazione e realizzazione degli stessi.
- Andrà verificata la possibilità di utilizzare, a scopo pertinenziale, **parcheggi esistenti sovradimensionati di altre strutture**, mediante opportune convenzioni, allo scopo di ottimizzare l'offerta esistente.

PARCHEGGI PERTINENZIALI DI PREVISIONE PUM 2010 E CONFERME RICHIESTE DI CITTADINI

N.1	Via 4 Novembre, fronte circoscrizione (Gardolo)
N.2	La Vela
N.4	Corso degli Alpini
N.5	Via San Francesco
N.7	Via dei Santi Pietro e Paolo (Vigo Meano)
N.8	Via dei Santi Pietro e Paolo (Cortesano)
N.9	P.zza Oveno (Sopramonte)
N.10	P.zza della Regola (Cadine)
N.11	P.zza San Leonardo (Vigolo Baselga)
N.12	Via dei Caduti di Sardinia (Sardinia)
N.13	Via Petrarca
N.17	Via Grazioli
N.18	P.zza Silvio Pellico
N.20	Via Giovannelli
N.23	P.zza Mancini (Povo)
N.24	Sanseverino



Percorsi pedonali (PED)

La mobilità di tipo pedonale è tipica degli spostamenti interni ai quartieri e come elemento iniziale o terminale di uno spostamento principale avvenuto con l'auto o con il TPL. L'attrattività del contesto urbano può ampliare l'area di influenza pedonale: **la distanza pedonale accettata aumenta passando da un contesto urbano non attrattivo ad uno attrattivo con percorsi meccanizzati e limitazione del traffico automobilistico.**

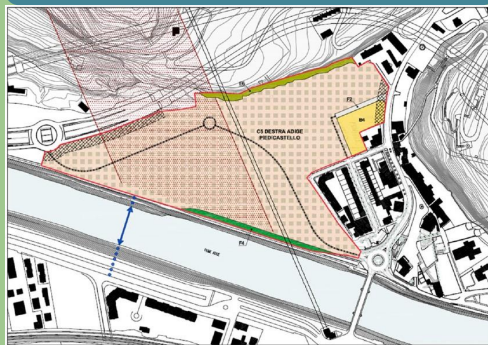
Collegamento Zuffo - Centro

PED1 - PERCORSO PEDONALE ATTREZZATO PARCHEGGIO ZUFFO-CENTRO

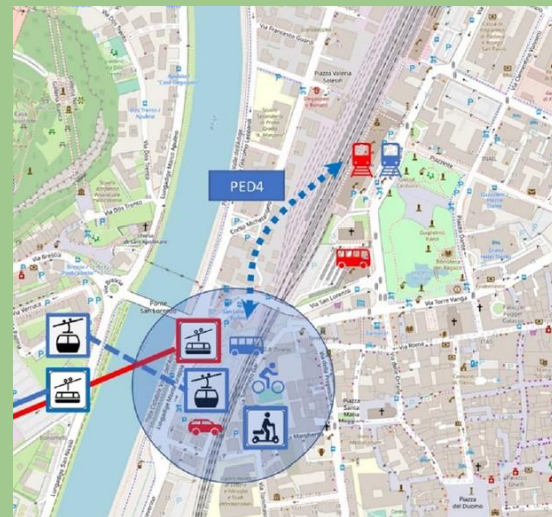


Collegamento con la stazione ferroviaria: da coordinare con progetto di interramento

Collegamento Destra Adige - Via Verdi



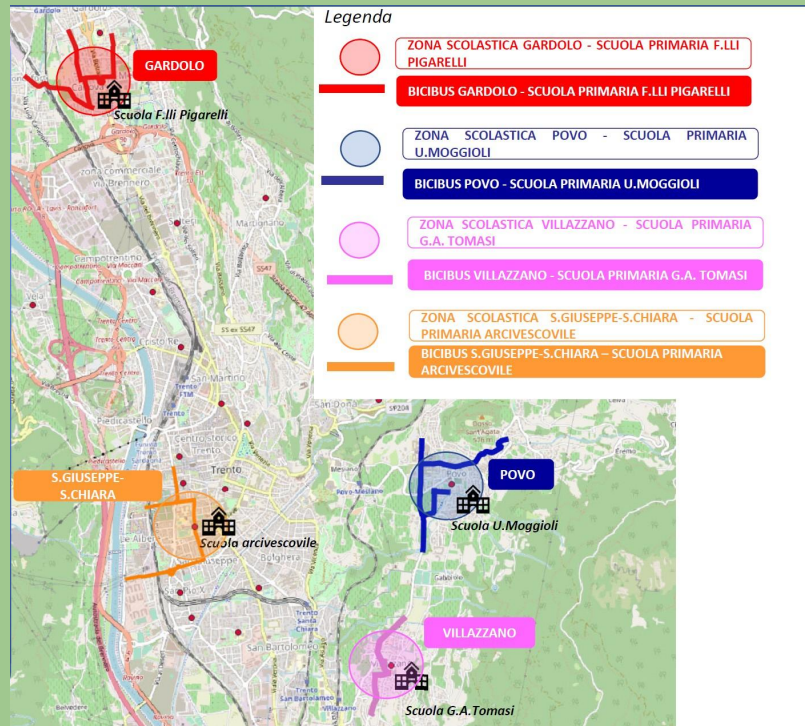
Collegamento Ex-Sit - Stazione ferroviaria



ZONE SCOLASTICHE (ZSC)

Il PUMS definisce delle **linee guida per l'istituzione delle zone scolastiche** rimandando la effettiva attuazione a successivi approfondimenti.

Le scuole individuate dal PUMS sono a titolo **indicativo/sperimentale**



OBIETTIVO:

Realizzare in ogni polo scolastico una “zona scolastica”

Realizzare **FERMATE FUORI DALLE ZONE CALME** dove le auto possono lasciar scendere i bambini per farli proseguire su un percorso pedonale sicuro

REALIZZARE ZONE CALME a misura di bambino nella vicinanza delle scuole

GESTIONE DEL TRAFFICO (ex **chiusura della strada**) e individuare itinerari alternativi per il traffico privato

individuare un **PERCORSO SICURO** per il raggiungimento del polo scolastico. **Messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali.**

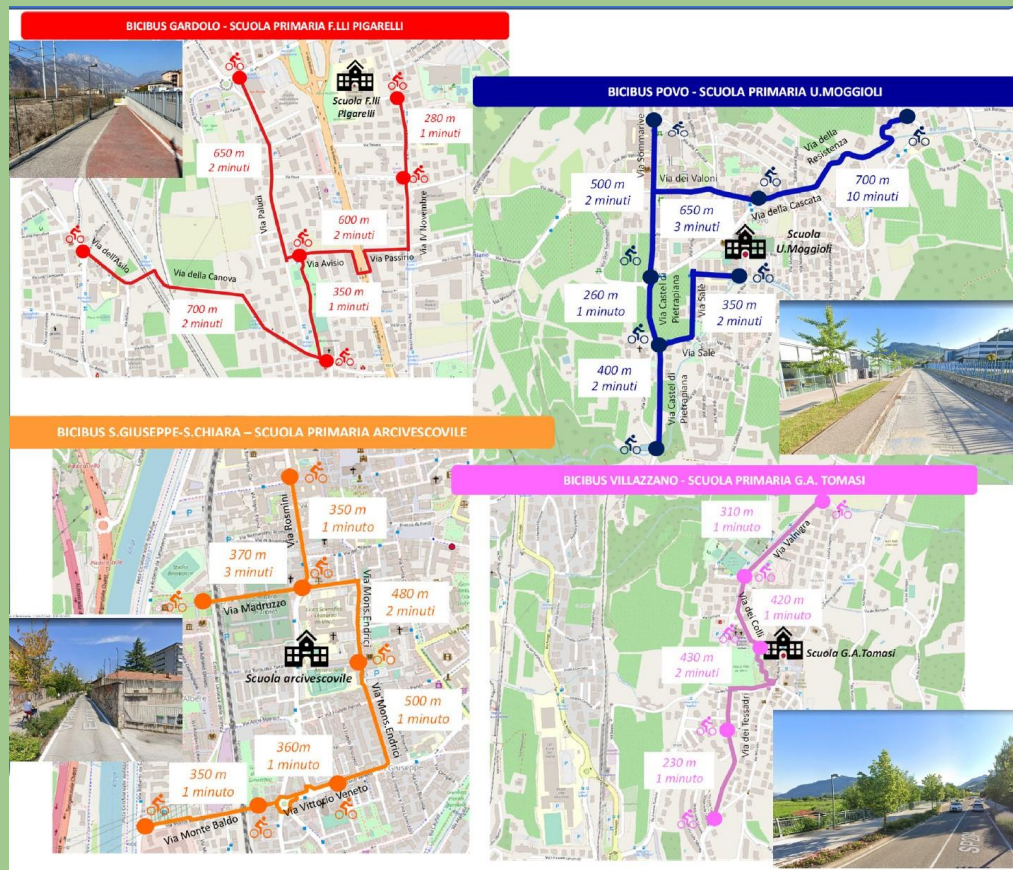
PIEDIBUS

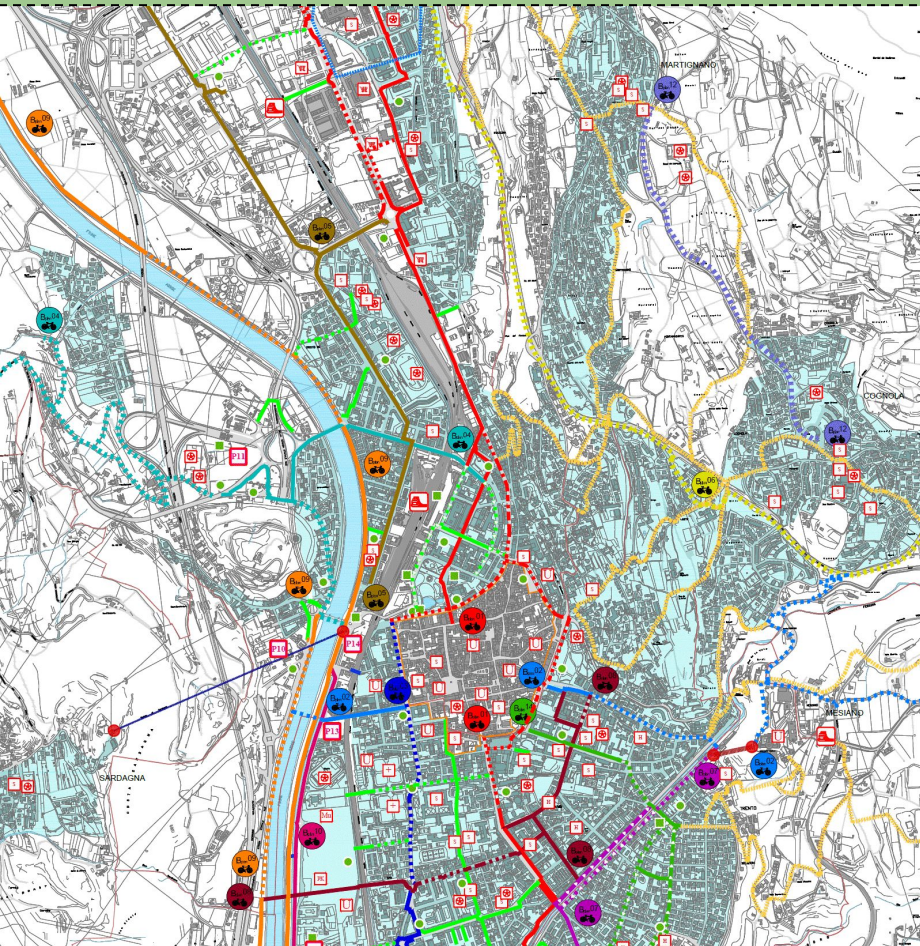
Il PUMS conferma le iniziative piedibus già intraprese e ne propone l'estensione in altre scuole primaria

BICIBUS

I percorsi individuati costituiscono una **prima ipotesi** e si **sviluppano interamente lungo le piste ciclabili esistenti e di progetto** previste nel Biciplan (o Zone 30).

A valle dell'approvazione del PUMS occorre effettuare degli **studi di dettaglio** per verificare da un lato la domanda potenziale, attraverso indagini mirate a genitori e alunni delle scuole, e dall'altro la fattibilità del percorso e dell'ubicazione delle fermate e dei capolinea da ubicarsi in spazi sicuri e idonei ad essere punti di raccolta.





IL BICIPLAN PREVEDE LA CREAZIONE DI 14 ITINERARI CICLABILI

(classificati in itinerari primari, secondari e vie verdi)

STRATEGIE DI INTERVENTO:

RICLASSIFICAZIONE DELL'ESISTENTE

- separazione pedoni/bici
- percorsi liberi da ostacoli
- utilizzo colore nei punti di attenzione
- chiarezza del percorso

NUOVI ITINERARI
CICLABILI
(piste ciclabili o zone
30 con promiscuità
degli spazi)

IMMINENTE
IMPLEMENTAZIONE RETE
CICLABILE -
FONDI PNRR

RIAMMAGLIATURA
DELLA RETE
CICLABILE
ESISTENTE

IL BICIPLAN PREVEDE L'ISTITUZIONE DI UNA

ZONA 30 DIFFUSA

VISION del Piano: ricercare il maggiore equilibrio possibile sulla distribuzione degli spazi destinati ai vari utenti della strada, cercando di restituirne il più possibile all'utenza più "debole", pedoni e ciclisti, con interventi tesi a garantire la massima sicurezza, ma anche la maggiore vivibilità e attrattività della Città.

Il Biciplan prevede quindi di estendere su tutto l'ambito urbano e nelle frazioni collinari una Zona30 diffusa, da realizzarsi mediante stralci funzionali partendo dai centri storici per svilupparsi anche nelle periferie.

Le Zone 30 devono attuarsi per aree urbane escluse dalla viabilità principale

definizione di porte di ingresso/uscita a alla Zona 30

principio della continuità della mobilità pedonale e ciclabile e della conseguente discontinuità della rete delle corsie destinate al traffico motorizzato

riprogettazione dello spazio stradale che induca all'effettivo rallentamento

La riprogettazione può avvenire con:

- forme di arredo urbano (panchine, aiuole ecc.);
- nuova disposizione degli stalli di sosta;
- inserimento di attraversamenti pedonali e ciclabili rialzati;
- realizzazione di piazze traversanti in prossimità delle intersezioni;
- modifica dell'asse delle corsie stradali (chicane);
- restringimenti di carreggiata (pinch-points, bould outs..)

IL BICIPLAN CONTIENE INOLTRE:

LINEE GUIDA
PER LA
SEGNALETICA

LINEE GUIDA
PER IL
MONITORAGGIO DEI
FLUSSI CICLABILI

LINEE GUIDA
PER LA
PROGETTAZIONE

FOCUS
SISTEMA DELLA
SOSTA BICI (breve e
lunga)

schede tecniche e di indicazioni sulle strategie di intervento (ex: utilizzo del colore solo nei "nodi critici", necessità di separazione bici/pedoni ecc.)

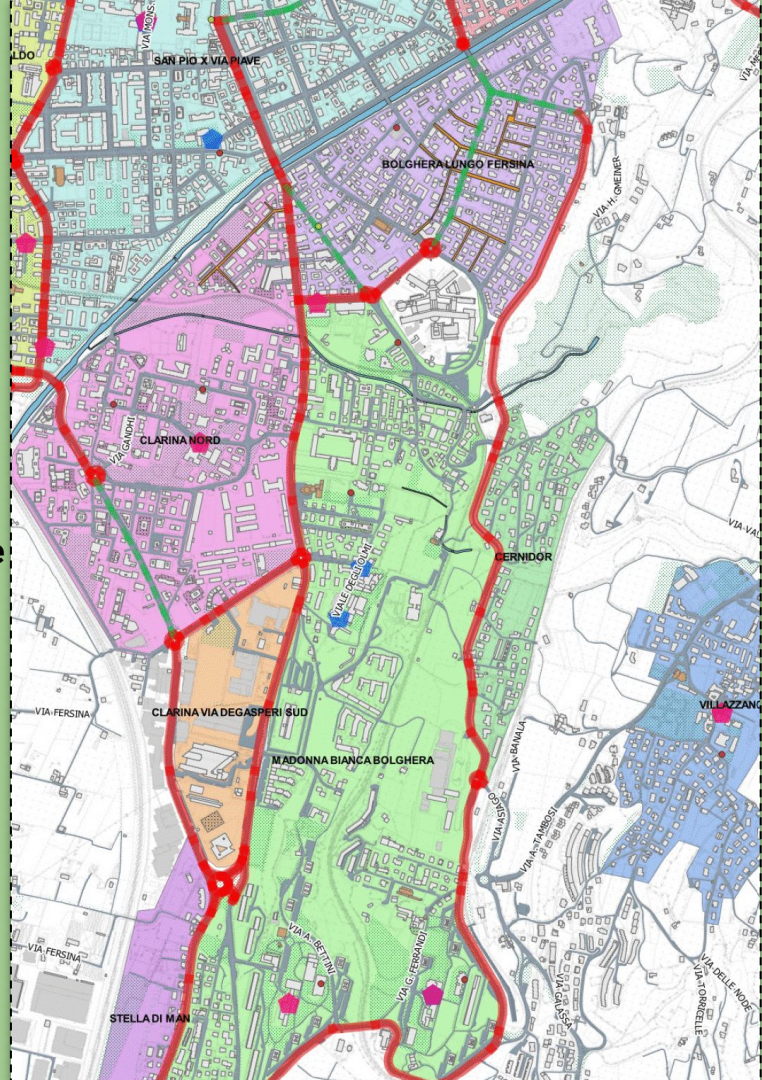
Il Biciplan indica come necessario un aumento degli stalli sia per la sosta breve che per la sosta lunga

SU COSA STIAMO LAVORANDO?

VERSO LA "CITTA' 30"

Definizione di un piano di sviluppo della "Città 30"

- ❖ Individuazione assi stradali a 50km/h
- ❖ individuazione "Zone 30" per attivazione n.3 zone sperimentali.
- ❖ Attivazione congiunta di "Zone 30" con "zone scolastiche"
- ❖ individuazione criteri progettuali (porte ingresso/uscita - riprogettazione spazio stradale)

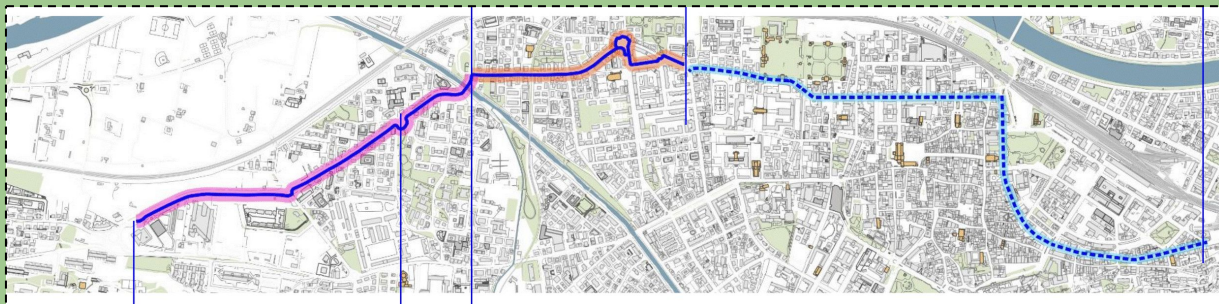
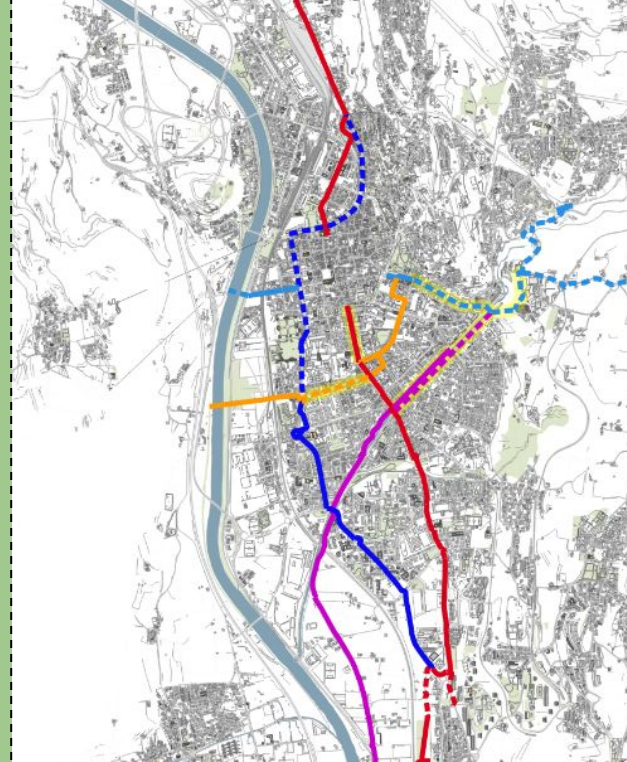


SU COSA STIAMO LAVORANDO?

BICIPLAN - ITINERARI CICLABILI

Definizione di un piano di attuazione del Biciplan

- ❖ Standard tipologici e dimensionali da applicare in tutti gli interventi (manutenzione/nuova progett./ri-progett.)
- ❖ Individuazione itinerari nord-sud e est-ovest da “attivare” nel breve periodo - valutazione parametrica dei costi
- ❖ definizione segnaletica

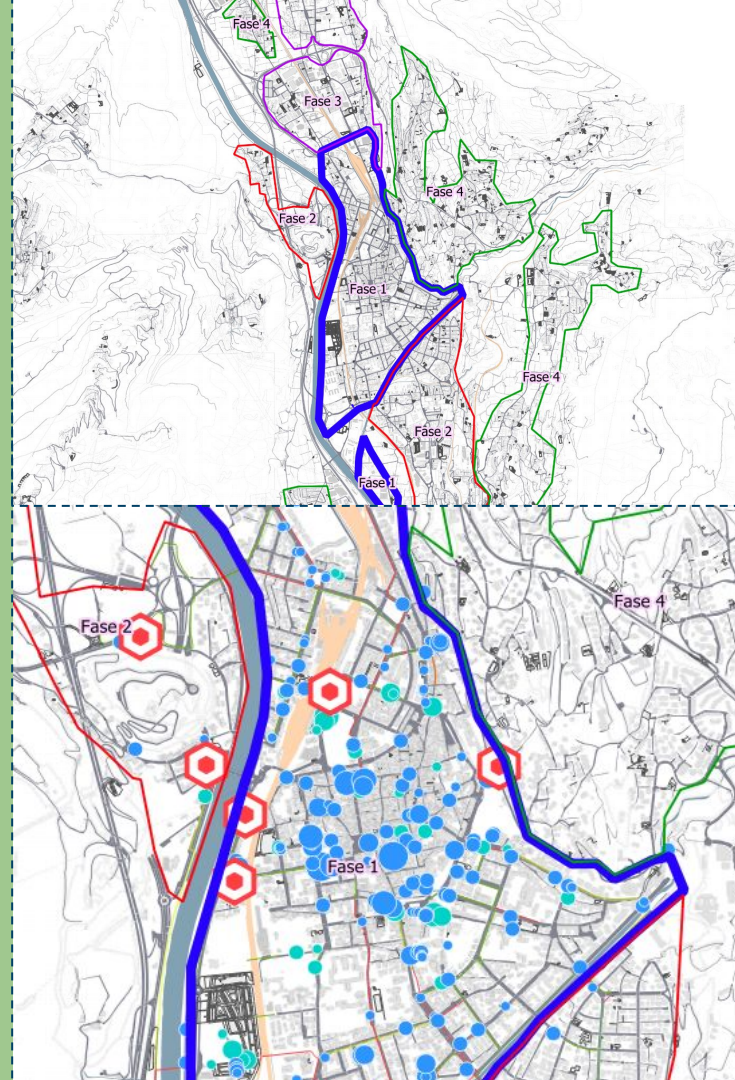


SU COSA STIAMO LAVORANDO?

BICIPLAN - SOSTA BREVE BICICLETTE

Progetto per l'incremento degli stalli sosta breve biciclette.

- ❖ **Suddivisione territorio comunale in 4 fasi**
- ❖ **Rilievo stato attuale e redazione fase progettuale (nuove installazioni e progressiva sostituzione rastrelliere esistenti)**
- ❖ **#Fase 1: incremento 814 stalli biciclette (33% rispetto all'attuale) + sostituzione 256 posti bici (15% dell'esistente)**



SU COSA STIAMO LAVORANDO?

TPL
-
**SVILUPPO
PROGETTO
F.A.S.T.**

Progetto sviluppato dall'Università degli studi di Trento all'interno
del protocollo UNICITTÀ

- ❖ Studio relativo alle fermate del trasporto pubblico locale: ripensare tali spazi come accoglienti e innovativi
- ❖ Classificazione delle fermate e individuazione degli "elementi minimi" - criteri per il posizionamento - criteri di accessibilità



Sviluppo LINEE GUIDA per la progettazione delle fermate



*GRAZIE
DELL'ATTENZIONE*