

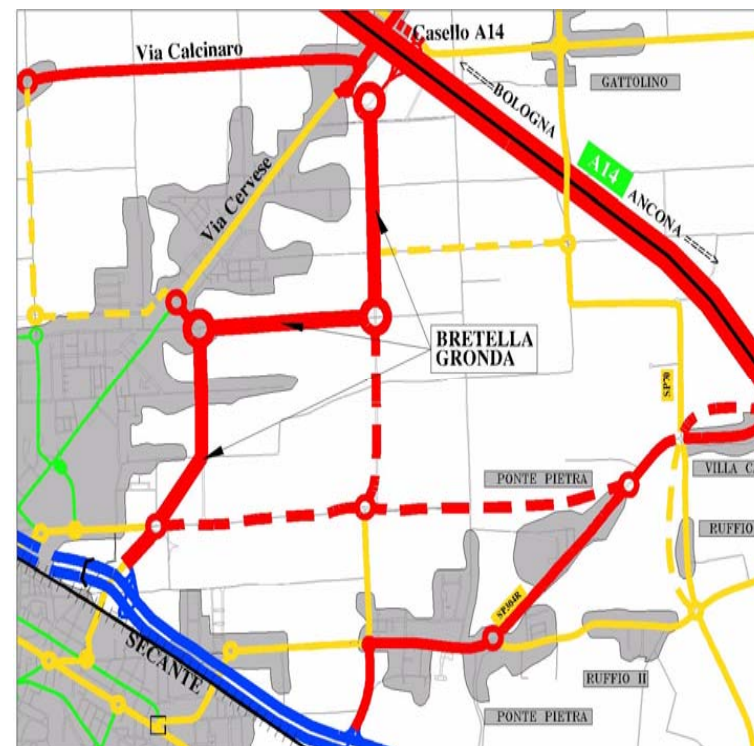


Progetto pianificazione - 2/7
Le NUOVE GRANDI INFRASTRUTTURE
 della rete stradale principale di attraversamento

Tavola n.
 I. 3. 1.

1. SECANTE (entro 2007)
2. CASELLO A14-RUBICONE *(migliora la viabilità nella zona est di Cesena)*
3. BRETELLA-GRONDA: completamento della CIRCONVALLAZIONE DIEGARO ASSANO/SECANTE
4. Circonvallazione CALABRINA
 * * * * *
5. SECANTE completamento Cesena Ovest direzione Forlì (“lotto zero”)
6. VIA EMILIA BIS *(Cesena – Forlì)*
7. Circonvallazione ZONA INDUSTRIALE PIEVESESTINA
8. Circonvallazione PONTE PIETRA
(Via GUTRO)
9. Circonvallazione MACERONE
10. Circonvallazione CALISESE

Il percorso della “bretella-gronda” di prossima realizzazione, per liberare la Via Cervese urbana dal traffico di attraversamento



Penso spesso che se tutte le case e le strade avessero un aspetto gradevole e ordinato e nobile la gente sarebbe necessariamente gentile e amabile (Hermann Hesse)



COMUNE DI CESENA

Settore Infrastrutture e Mobilità
Servizio Mobilità

PIANO REGOLATORE INTEGRATO della MOBILITA' (PRIM) del Comune di Cesena 2007-2015

A- Area PIANIFICAZIONE, INFRASTRUTTURE e SICUREZZA

Piano di Settore I-PIANIFICAZIONE, GERARCHIA ed ORGANIZZAZIONE della RETE STRADALE COMUNALE 2003-2015

I.3-Piano Particolareggiato CIRCOLAZIONE DOPO SECANTE e NUOVE INFRASTRUTTURE 2003-2015

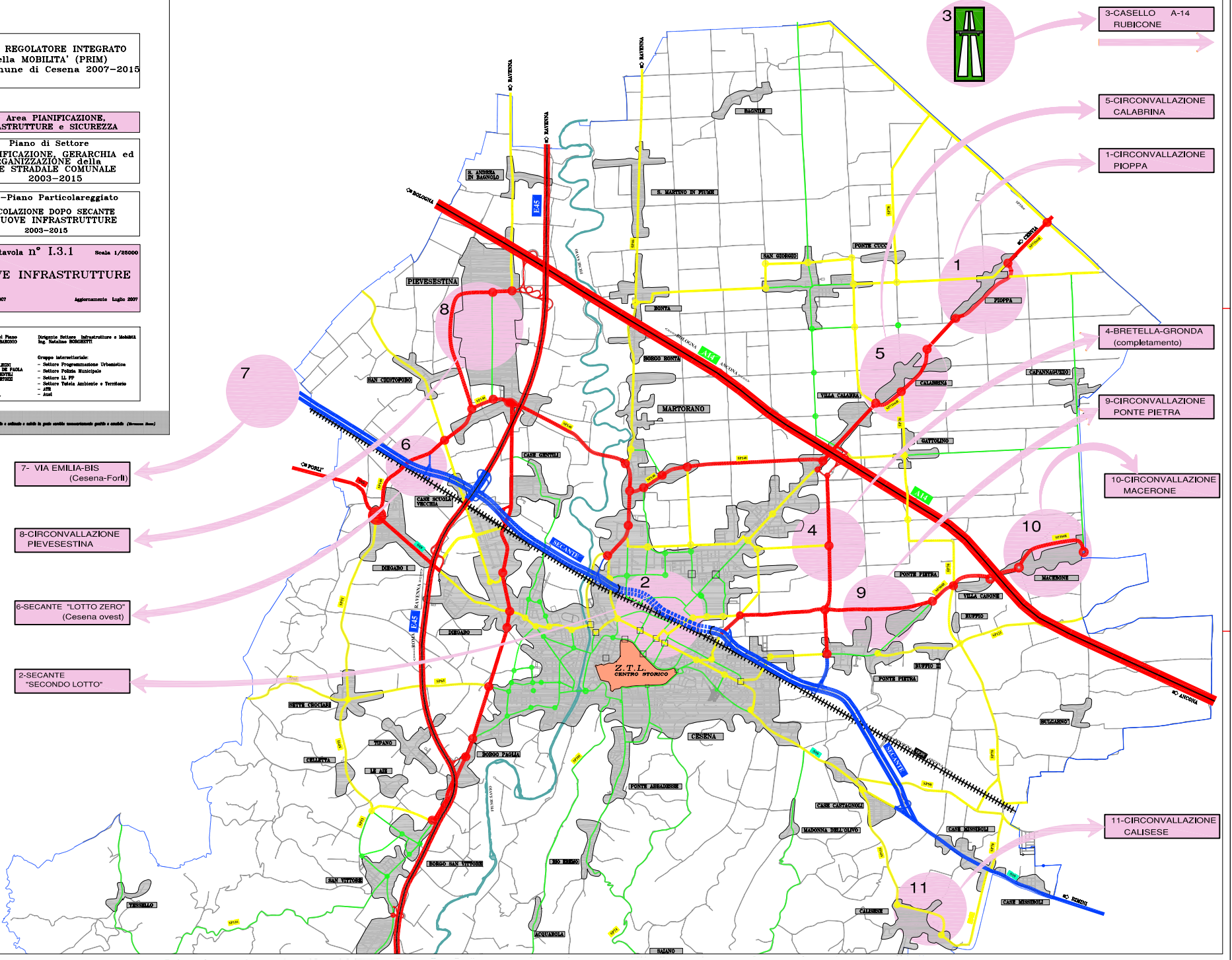
Oggetto tavola n° I.3.1 Scala 1/20000

NUOVE INFRASTRUTTURE

Data Maggio 2007 Aggiornamento Luglio 2007

Responsabile del Piano Arch. Daniele BARBIO Direttore Settore Infrastrutture e Mobilità Ing. Stefano BORGHESE
Collaboratori: Com. Giorgio LEONDI - Gruppo Interdisciplinare - Settore Programmazione Urbanistica; Com. Maurizio DE LALBA - Settore Polizia Municipale; Com. Maria GIUSTI - Settore LL.PP.; Ing. Maria BERTUCCI - Settore Tutela Ambiente e Territorio; - AR; - AUI

Piano regolatore che si riferisce al territorio in cui è in vigore il precedente piano regolatore e in cui non sono state approvate nuove varianti. (Decreto 2000)



7- VIA EMILIA-BIS (Cesena-Forlì)

8-CIRCONVALLAZIONE PIEVESESTINA

6-SECANTE "LOTTO ZERO" (Cesena ovest)

2-SECANTE "SECONDO LOTTO"

3-CASELLO A-14 RUBICONE

5-CIRCONVALLAZIONE CALABRINA

1-CIRCONVALLAZIONE PIOPPA

4-BRETELLA-GRONDA (complemento)

9-CIRCONVALLAZIONE PONTE PIETRA

10-CIRCONVALLAZIONE MACERONE

11-CIRCONVALLAZIONE CALISESE



Progetto di pianificazione – 3/7
Le strade esistenti di **ATTRAVERSAMENTO**
da **RISTRUTTURARE**
(maggiori parametri di funzionalità e sicurezza)

1. Via EMILIA EXTRAURBANA da Forlì a Savignano sul Rubicone:
proposta di accordo fra Comuni, Provincia, Regione e ANAS

2. Via DISMANO EXTRAURBANA
(ristrutturazione in corso)

3. Via ROMEA

4. Via BOSCONO (da Via Cerchia S.Egidio a Via Calcinaro)

5. Via CALCINARO (strada provinciale)

6. Via RAVENNATE (tratto provinciale)

La Via EMILIA EST (da Cesena a Gambettola e Savignano sul R. tra diverse frazioni), non presenta “costruibili” alternative di “nuova Via Emilia” come si propone, ed in parte attuato, sul versante ovest, da Cesena a Forlì.

Questa realtà determina l’urgenza di definire un intero progetto di riqualificazione, ammodernamento e messa in sicurezza della “vecchia” ma ancora *funzionante* Via Emilia Levante, concordato tra i quattro Comuni interessati e la Provincia di Forlì-Cesena, da presentare all’ANAS per **condividere un programma di investimenti ed opere di breve e medio periodo.**

La Via BOSCONO, nel tratto da Via Cerchia di S. Egidio a Via Calcinaro, completamente da ristrutturare (strada con carreggiata di 8 metri ed ampi marciapiedi/banchine per la sicurezza dei passi carrai), è **fondamentale per servire adeguatamente il quartiere di S. Egidio in crescita edilizia.** Le simulazioni sui nuovi flussi di traffico dimostrano la sua **naturale funzionalità ed efficacia** (vedere scheda 65 e particolare della Tavola n. V.2.5F sulla futura distribuzione del traffico).

Questo nuovo asse stradale potrà ulteriormente ridurre il traffico sulla Via Cervese e consentire un “ingresso-uscita” in sicurezza per tutto il quartiere della zona di Madonna delle Schioppo.



Progetto di pianificazione – 4/7

Le strade urbane esistenti di **DISTRIBUZIONE** da **ADEGUARE**

Per assicurare un'efficace funzionalità alle “**STRADE di DISTRIBUZIONE**” occorre procedere ad adeguamenti degli incroci, marciapiedi, aree di sosta, piste ciclabili, ecc. .

Le principali strade sulle quali intervenire sono (vedere anche scheda 68):

1. Via **EMILIA URBANA**
2. Via **CERVESE URBANA**
3. Via **ASSANO** (*tratti da completare*)
4. Via **CESENATICO** (*tratti da completare*)
5. Via **DISMANO** (*tratti da completare*)
6. Via **RAVENNATE** (*tratti comunali da completare*)
7. Viale **CARDUCCI** e Viale **FINALI**

Penso spesso che se tutte le case e le strade avessero un aspetto gradevole e ordinato e nobile la gente sarebbe necessariamente gentile e amabile (Hermann Hesse)

Progetto di pianificazione - 5/7

Interventi sulle strade urbane esistenti di tipo **LOCALE** da **RIQUALIFICARE**

Sulle “**STRADE LOCALI**” solitamente devono essere consentite **tutte le tipologie ed utenti**, dall'auto al pedone al ciclista. Nella rete viaria esistente, soprattutto del “primo dopoguerra”, spesso occorrono interventi considerando i seguenti elementi/qualità:

1. **MARCIAPIEDI** continui
2. **CORSIE BUS** (*differentemente dalle indicazioni delle direttive sui PUT*)
3. **PISTE CICLABILI** solo se necessarie
4. **DOPPIO SENSO di MARCIA** solo con **CORSIE ADEGUATE** (*minimo inderogabile 2,75 a corsia*)
5. **SENSI UNICI** per le strade inadeguate
6. **SISTEMA dei SENSI UNICI** per:
 - a) limitare il traffico di attraversamento
 - b) assicurare la sosta



Progetto di pianificazione – 6/7
Circolazione e distribuzione delle MERCI

Tavola n.
I. 3. 2.

Il traffico dei “veicoli pesanti” nel centro urbano è stato già ridotto ai “flussi fisiologici” (*carico-scarico merci, accesso ai cantieri, servizio di nettezza urbana, ecc.*), dove è stata completata una rete stradale di attraversamento alternativa.

Comunque, nelle strade di ingresso a questi quartieri è stato istituito il divieto di transito ai veicoli superiori alle 8t. e, a breve, il divieto sarà sostituito con quello di “ZONA a TRAFFICO LIMITATO per i VEICOLI SUPERIORI a 8T.

Con il prossimo completamento della Secante, della “bretella-gronda” e delle circonvallazioni delle frazioni, sarà possibile istituire tale “ZTL-AUTOCARRI” in tutti i centri abitati, ma di fatto, gli stessi autocarri percorreranno le strade di “circonvallazione” se non dovranno servire gli stessi centri abitati.

Nel centro cittadino di Cesena occorrerà valutare se, a Secante completata, e con la riqualificazione di alcune zone produttive nel cuore della città (es. zona Viale Europa), il rimanente traffico pesante di servizio sarà compatibile con la “socialità” delle strade o se occorrerà vietare il traffico ai veicoli superiori alle 8t anche per servire le attività esistenti.

Una particolare rilevanza va assegnata alla “**organizzazione e gestione logistica delle merci**” dove, è stato **predisposta un’analisi specifica curata da uno studio di ricerche specializzato i cui risultati saranno valutati, con il coordinamento dell’Assessorato allo Sviluppo Economico, insieme agli operatori ed associazioni di categoria.**

Le proposte ed indirizzi indicati nella riquadro sono comunque coerenti ed in linea con le esigenze di servizio alle attività commerciali e di una movimentazione sostenibile e funzionale.

1. COLLABORARE con ASSOCIAZIONI di CATEGORIA/AUTOTRASPORTATORI
2. **MAPPA numerata delle ZONE PRODUTTIVE e SEGNALETICA ADEGUATA**
3. RETE VIARIA AREE PRODUTTIVE COLLEGATA alla “GRANDE VIABILITA’” ed ESTERNA ai CENTRI ABITATI
4. **DIVIETI ai VEICOLI MERCI sulle STRADE RESIDENZIALI o INADEGUATE**
5. DIVIETI ai VEICOLI MERCI INQUINANTI
6. **RINNOVO ECOLOGICO dei VEICOLI MERCI (agevolazioni con leggi nazionali ed accordo con le associazioni di categoria)**
7. VEICOLI MERCI “LEGGERI” ed a BASSO IMPATTO AMBIENTALE nel CENTRO
8. **PIANO delle AREE di CARICO-SCARICO MERCI nel CENTRO URBANO**



PIANO REGOLATORE INTEGRATO
del Comune di Cesena 2007-2014



1- Piano MANIPOLAZIONE
INFRASTRUTTURE e SICUREZZA

Piano di settore
1-PIANIFICAZIONE SPANCIOLA ed
RETE STRADALE COMUNALE
2003-2019

1-3-Piano Particolareggiato
CIRCOLAZIONE ADOSS RESCANTE
e NOVITÀ STRADALE
2003-2019

Questo lavoro n° 1.3.2 ha il ruolo
VIABILITÀ MEZZI PESANTI

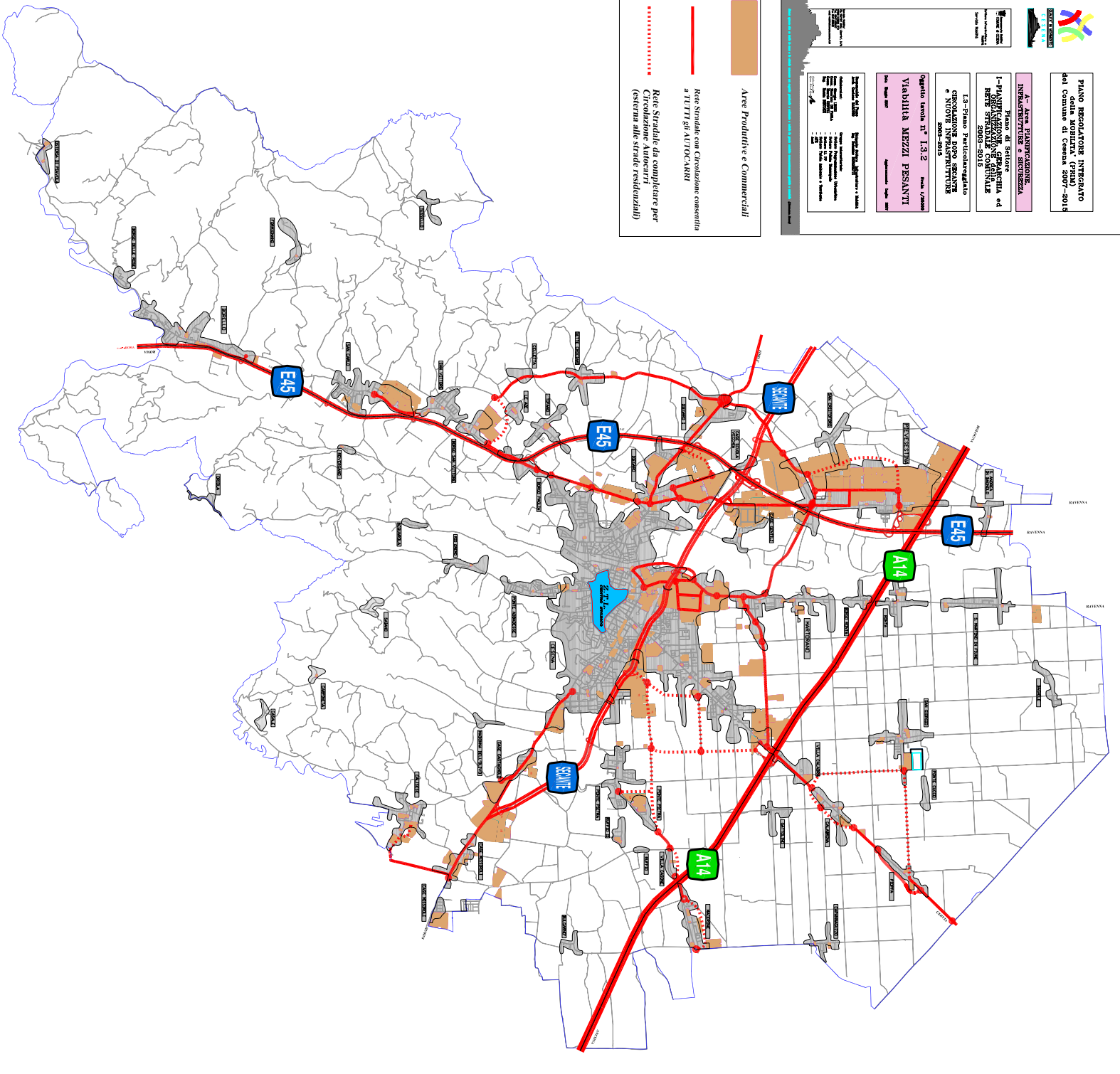
Del Settore 002

Periodo di validità 2007-2014
Autore Studio Tecnico "S. S. S."
Approvato dal Consiglio Comunale
Approvato dal Consiglio Provinciale
Approvato dal Consiglio Regionale
Approvato dal Consiglio Regionale
Approvato dal Consiglio Regionale

Aree Produttive e Commerciali

— Rete Stradale con Circolazione consentita
a TUTTI gli AUTOCARRI

..... Rete Stradale da completare per
Circolazione Autocarri
(sistemi alle strade residenziali)





Progetto di pianificazione – 7/7
**La STRUTTURA della VIABILITA’
nelle NUOVE URBANIZZAZIONI**

Tavola n.
I. 3. 5.

Nelle nuove urbanizzazioni la rete stradale deve essere studiata ed organizzata con una netta separazione tra le “strade della viabilità principale (*anche se solo di quartiere*) e le “strade locali-residenziali-di servizio”.

Questa distinzione deve essere LUNGIMIRANTE in previsione di ulteriori ampliamenti della città dove le previste “strade principali” possano servire le nuove urbanizzazioni con uguale efficacia e con la costante e netta separazione tra il traffico esterno ed interno ai quartieri.

L’allegata Tavola I.3.4. illustra gli schemi di strutture stradali in aree urbanizzate senza attenzione al *lungo periodo*, e, invece, la corretta organizzazione della rete stradale anche in previsione di ulteriori urbanizzazioni.

1. **STRADE di ATTRAVERSAMENTO AMPIE ed ESTERNE** alle LOTTIZZAZIONI (*funzionali anche per future urbanizzazioni*)
2. **COLLEGAMENTI DIRETTI con la “GRANDE VIABILITÀ”** esterni alle strade locali
3. **INTERSEZIONI con ROTATORIE ADEGUATE**
4. **CORSIE e FERMATE BUS**
5. **SISTEMA della SOSTA** su aree e spazi assegnati
6. **STRADE LOCALI con MODERAZIONE del TRAFFICO e ALBERATURE**
7. **PROGETTAZIONE:**
 - **INTERDISCIPLINARE** (*diverse culture sulla qualità della città*),
 - **INTERSETTORIALE** (*diverse competenze sulla pianificazione della città*),
 - **PARTECIPATA** (*condivisione collettiva di obiettivi e scelte*)



COSA SUCCEDE DOPO il COMPLETAMENTO della SECANTE & ...?

Il fondamentale completamento della **SECANTE** e delle altre infrastrutture viarie (*vedere scheda n. 58*), insieme ad una serie di modifiche della circolazione sulle strade esistenti – SONO STATE INDIVIDUATE 10 PROBLEMATICHE e 10 SOLUZIONI (*vedere scheda n. 64*) - possono determinare una **diffusa qualità** con i seguenti risultati:

- **AUMENTO del TRAFFICO sulla SECANTE;**
- **CORSIE RISERVATE AI BUS;**
- **RIDUZIONE del TRAFFICO di ATTRAVERSAMENTO e dei VEICOLI MERCI;**
- **MIGLIORE STATO dell'ARIA e del RUMORE.**

Il “pericolo” che la Secante determini un aumento dell’uso dell’auto per il più facile accesso al centro urbano, può essere evitato con gli **interventi sulle strade esistenti a favore del TPL, le nuove piste ciclabili, con “gli ostacoli” al traffico di attraversamento sulle strade residenziali, e con le limitazioni all’(ab)uso dell’auto.**

Considerato lo stato attuale e futuro del sistema stradale del centro di Cesena e le oggettive possibilità di garantire una efficiente circolazione da e per tutti i quartieri che circondano il Centro Storico, il PRIM propone i seguenti “ruoli” per i tre principali percorsi urbani di attraversamento est-ovest della città:

- **Via EMILIA come ASSE URBANO di DISTRIBUZIONE del TRAFFICO ai vari centri di servizi;**
- **CIRCONVALLAZIONE a SUD delle mura storiche come STRADA LOCALE per servire i quartieri (*Monte, Osservanza, Ponte Abbadesse*) e per il “traffico della sosta”;**
- **CIRCONVALLAZIONE a NORD delle mura storiche a favore del TPL e per l’accesso ai servizi in loco ed alle aree di sosta.**

Inoltre, la realizzazione della “**BRETELLA-GRONDA**” determinerà un elevato miglioramento della circolazione e qualità dell’aria nei quartieri di Villa Chiaviche e S. Egidio (*circa meno 65% di traffico*), e la Via CERVESE urbana sarà un’asse stradale a prevalente funzione di strada locale e luogo sociale (“**STRADE-PIAZZA**”).

Infine, i miglioramenti della qualità della circolazione, della sicurezza, dell’aria, del rumore e della salute, saranno raggiunti in tutti i centri abitati interessati da nuove circonvallazioni per il traffico di attraversamento.

Nelle schede successive (*dalla 64 alla 69*) è riportato l’elenco degli interventi del “DOPO SECANTE” e degli effetti sulla rete stradale e sull’ambiente.



Progetto di circolazione DOPO SECANTE – 1/3
Le SCELTE STRATEGICHE
 del “dopo Secante” sulla rete stradale esistente:
9 problematiche & 9 possibili soluzioni

Tavola n.
 I. 2. 3.
 I.3.3.A.
 I.3.3.B.

Da decenni molti cittadini attendono minor traffico sotto le strade del centro cittadino: la SECANTE & ALTRE INFRASTRUTTURE aiuteranno a soddisfare questa attesa, ma la “Secante & C...” vanno anche aiutati per aumentarne l’uso ed essere la risorsa di una nuova mobilità (più spazi alla mobilità pubblica e sostenibile), e per migliorare la qualità dell’ambiente (aria più pulita e meno rumore).

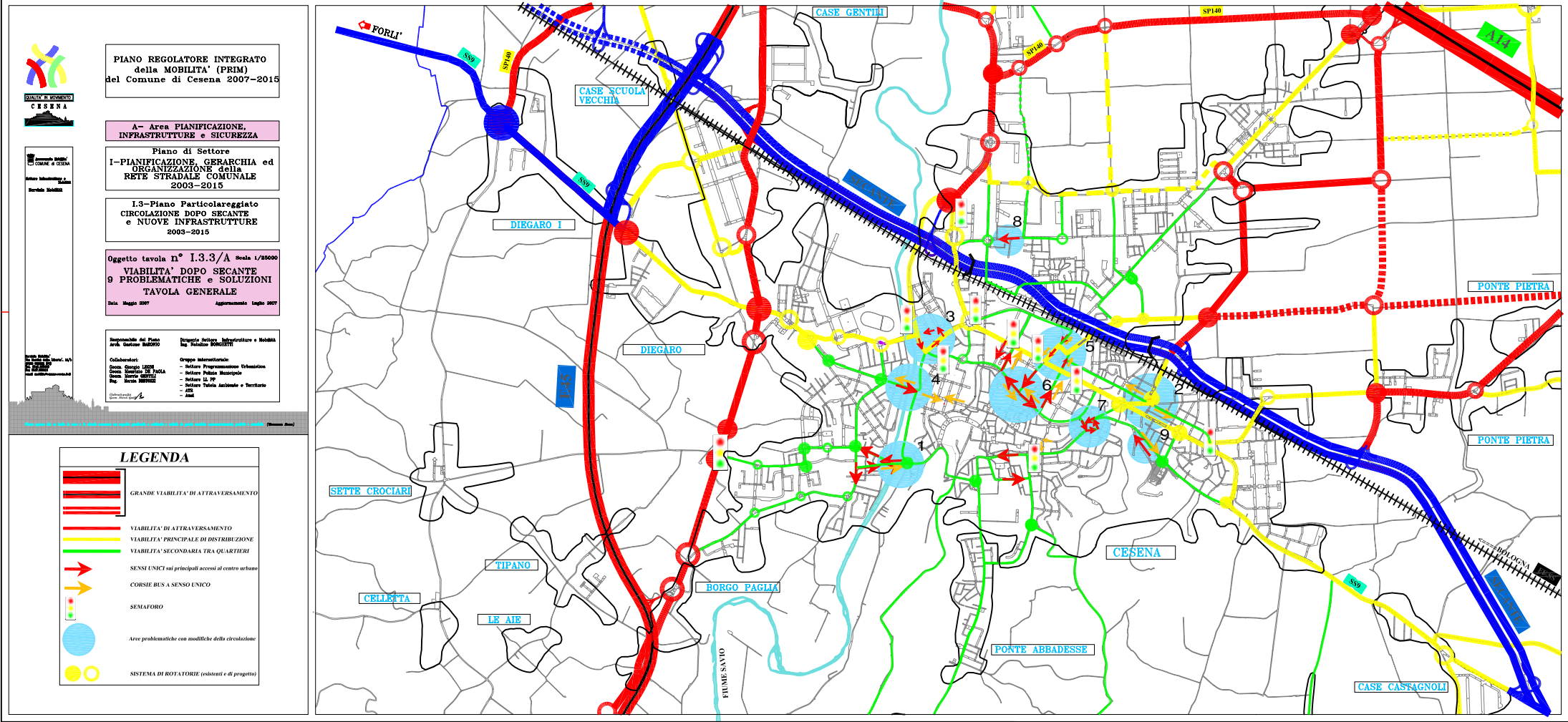
Nel centro cittadino di Cesena si sono individuate **9 PROBLEMATICHE** principali per una diversa mobilità, qualità dell’ambiente e salute dei cittadini: alcune tematiche sono fondamentali come il “senso unico al Ponte Vecchio”; o le “corsie bus alla Barriera”; o il “sistema dei semafori nell’ex zuccherificio”. Altre scelte, di situazioni meno critiche (“corsia bus al Ponte del Risorgimento”), potranno attendere l’evoluzione dei nuovi flussi veicolari, delle abitudini degli utenti nonché i dettagli dei “Piani Particolareggiati” dei quartieri interessati. La giusta applicazione delle 9 soluzioni proposte richiederà un **COSTANTE MONITORAGGIO** per capire se e quali correttivi apportare alle simulazioni e risultati previsti.

- ▶ **INDIRIZZARE/OBBLIGARE** il TRAFFICO di **ATTRAVERSAMENTO** sulla SECANTE-E45
- ▶ **VIETARE** il TRAFFICO dei **MEZZI PESANTI** sulla Via **EMILIA URBANA**
- ▶ **AUMENTARE** le **CORSIE BUS**
- ▶ Via **EMILIA** come **VIALE URBANO** di **DISTRIBUZIONE RIQUALIFICATO**
 (maggiore funzione sociale e pedonale)

- ▶ **RIDURRE i FLUSSI di TRAFFICO su:**
 - ▷ **CIRCONVALLAZIONE SUD:**
 Via Savio, Via Brenzaglia, Ponte Vecchio, Via del Tunnel, Via Pacchioni, Via Cavallotti, Via P.V. da Sarsina, Subb. Valzania, Via Fiorenzuola
 - ▷ **VIALI URBANI:** Via Mulini, Viale Finali, Viale Carducci
 - ▷ **VIALI RESIDENZIALI** o con **GRANDI UTENZE PEDONALI:**
 Viale Abruzzi, Via Plauto Corso Roma (stazione ferroviaria)

- ▶ **COMPLETARE** la **RETE** delle **PISTE CICLABILI**
- ▶ **MARCIAPIEDI** e **PERCORSI PEDONALI**

- Le attuali problematiche sulle strade esistenti per la circolazione delle auto e soprattutto, del bus e delle bici, possono trovare valide soluzioni con il completamento della Secante, che può liberare spazi per la "mobilità sostenibile".
- Nella tavola sottostante sono evidenziate i nove nodi tematici "concentrati" della "nuova circolazione" nel centro urbano di Cesena. Nella tavola seguente sono illustrate le specificità delle nove principali problematiche e delle possibili proposte di soluzione.



Il PRIM ha evidenziato nove problematiche e nove proposte di soluzioni per migliorare la circolazione e qualità dell'aria in ampie zone del centro urbano .
 Gran parte delle soluzioni sono motivate dalle CORSIE BUS per aumentare i vantaggi e l'utenza del trasporto pubblico (*con conseguente minor numero di auto in circolazione*).
 Tutte le proposte saranno oggetto di specifici piani di dettaglio ed esecutivi, ma delle nove proposte alcune sono "preferenziali" (*esempio: Ponte Vecchio, Barriera, Via Plauto-V.le Abruzzi*); altre richiedono ulteriori verifiche e simulazioni (*Via Fiorenzuola, Via Curiel*) ed altre ancora sono più marginali (*Ponte del Risorgimento*).



PIANO REGOLATORE INTEGRATO della MOBILITA' (PRIM) del Comune di Cesena 2007-2015

A- Area PIANIFICAZIONE, INFRASTRUTTURE e SICUREZZA

Piano di Settore 1-PIANIFICAZIONE GERARCHICA ed ORGANIZZAZIONE della RETE STRADALE COMUNALE 2003-2015

1.3-Piano Particolareggiato CIRCOLAZIONE DOPO SECANTE e NUOVE INFRASTRUTTURE 2003-2015

Oggetto tavola II° I.3.3/B Reda 1/2009 VIABILITA' DOPO SECANTE e NUOVE INFRASTRUTTURE TAVOLA DI DETTAGLIO
 Reda.ugno 2007 Aggiornamento luglio 2007

Obiettivi:
 -ridurre i flussi di traffico
 -ridurre l'inquinamento
 -ridurre i flussi di traffico
 -ridurre l'inquinamento
 -ridurre i flussi di traffico
 -ridurre l'inquinamento

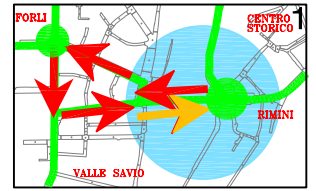
Interventi:
 -corsia bus in direzione opposta.
 -corsia bus in direzione opposta.

Particolare 1:

Zona Ponte Vecchio

Obiettivo:
 -ridurre i flussi di traffico "sulla circolazione sud"
 -favore la circolazione dei bus
 -spostare il traffico di attraversamento nella Secante

Interventi:
 -senso unico in uscita dal centro storico.
 -corsia bus in direzione opposta.



Particolare 3:

Zona ex zuccherificio

Obiettivo:
 -agevolare la scorrevolezza del traffico sulle intersezioni semaforiche

Interventi:
 a) sistema di circolazione a senso unico con funzione di "rotatoria".
 -riduzione fasi semaforiche
 strade a 3 corsie per senso di marcia
 b) futura rotatoria

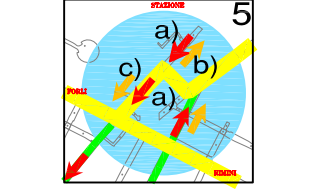


Particolare 5:

Zona C.so Cavour-stazione

Obiettivo:
 -ridurre i flussi di traffico di fronte alla stazione ferroviaria
 -favore la mobilità pedonale e ciclabile in zona stazione
 -favore la circolazione dei bus

Interventi:
 a) sistema di circolazione in C.so Cavour con direzione da stazione a Via Emilia
 b) corsia bus in C.so Cavour da Via Croce a v.le Roma
 c) corsia preferenziale bus in C.so Cavour da via Croce a Via Emilia

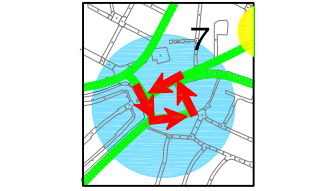


Particolare 7:

Zona porta santi

Obiettivo:
 -ridurre i flussi di traffico
 -ridurre l'inquinamento e rumore

Interventi:
 -da valutare in base all'effettivo utilizzo della secante
 -da valutare in base all'attuazione del punto 6



Particolare 9:

Zona Fiorenzuola

Obiettivo:
 -ridurre i flussi di traffico zona Ospedale
 -favore la circolazione bus
 -favore la mobilità delle bcl
 -ridurre l'inquinamento e rumore

Interventi:
 -a) senso unico in Via Fiorenzuola (tratto)
 -b) corsia bus in direzione opposta



Particolare 2 :

Zona Stadio

Obiettivo:
 -ridurre i flussi di traffico nei quartieri residenziali e via plauto e via abruzzi
 -favore la circolazione dei bus
 -spostare il traffico di distribuzione sulla via emilia urbana

Interventi:
 a) corsia preferenziale bus in via Plauto (da r.da Stadio a via Valeneto)
 b) corsia preferenziale bus in v.le Abruzzi (da r.da Stadio a via Molise)

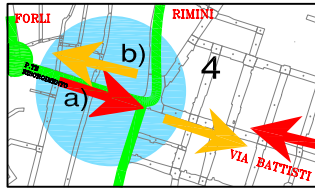


Particolare 4:

Zona ponte del risorgimento

Obiettivo:
 -semplificare l'ingresso e l'uscita dal centro cittadino
 -favore la circolazione dei bus

Interventi:
 a) senso unico sul v.le Matteotti-ponte del risorgimento in ingresso al centro storico
 b) corsia bus in direzione opposta

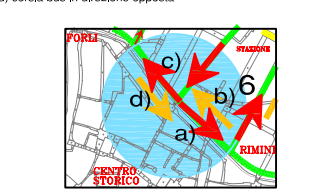


Particolare 6:

Zona barriera

Obiettivo:
 -ridurre i flussi di traffico sui viali
 -favore la circolazione del bus
 -favore la mobilità pedonale, ciclabile
 -valorizzare l'ambiente

Interventi:
 a) senso unico in v.le Carducci
 b) corsia bus in direzione opposta
 c) senso unico in v.le finali (accetto accesso parcheggio barriera) in direzione da c.so Cavour a via Angeloni
 d) corsia bus in direzione opposta

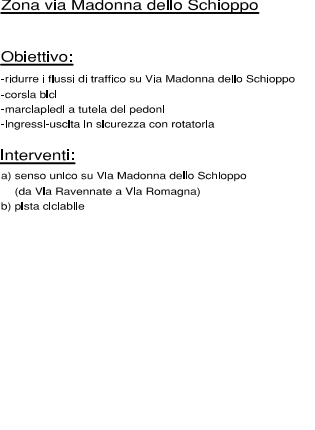
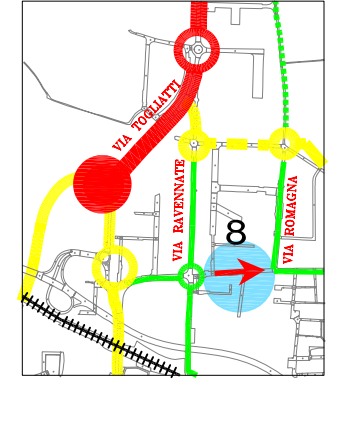


Particolare 8:

Zona via Madonna dello Schioppo

Obiettivo:
 -ridurre i flussi di traffico su Via Madonna dello Schioppo
 -corsia bcl
 -marciapiedi a tutela dei pedoni
 -ingressuscita in sicurezza con rotatoria

Interventi:
 a) senso unico su Via Madonna dello Schioppo (da Via Ravennate a Via Romagna)
 b) pista ciclabile

LEGENDA

- GRANDE VIABILITA' DI ATTRAVERSAMENTO
- VIABILITA' DI ATTRAVERSAMENTO
- VIABILITA' PRINCIPALE DI DISTRIBUZIONE
- VIABILITA' SECONDARIA TRA QUARTIERI
- SENSI UNICI sui principali accessi al centro urbano
- CORSIE BUS A SENSO UNICO
- SEMAFORO
- Area problematiche con modifiche della circolazione
- SISTEMA DI ROTATORIE (esistenti e di progetto)



Progetto di circolazione DOPO SECANTE – **2a/3**
Le **SIMULAZIONI** dei flussi di traffico
DOPO Secante, “Bretella-Gronda” e MODIFICHE
della CIRCOLAZIONE sulle **STRADE ESISTENTI**

Tavole n.
I.3.4.A.
I.3.4.A.
I.3.4. A-B.

Le simulazioni dei flussi di traffico nel centro cittadino tra lo STATO ATTUALE (*scenario zero*) e gli “STATI FUTURI” del “dopo SECANTE” e “BRETTELLA-GRONDA”, sono state effettuate considerando **progressivamente** delle modifiche alla circolazione sulle strade esistenti per favorire l’uso della stessa SECANTE e maggiori qualità per la sicurezza e la mobilità sostenibile (**CORSIE BUS, minor traffico, minor inquinamento**):

- **Scenario 1: COMPLETAMENTO SECANTE e “BRETTELLA-GRONDA”;**
- **Scenario 2: 1 + CORSIA BUS sul PONTE VECCHIO (vedere scheda 95);**
- **Scenario 3: 2 + CORSIA BUS in Viale CARDUCCI e Viale FINALI (vedere scheda 95);**
- **Scenario 4: 3 + CORSIA BUS in Via PLAUTO e Viale ABRUZZI (vedere scheda 95);**
- **Scenario 5: 4 + CORSIE BUS in Corso CAVOUR, da Via Croce a C.so Roma e da Via Croce a Via Emilia.**

Insieme alle verifiche sullo **stato futuro dell’ambiente** effettuate da ARPA (*inquinamento vedere scheda 104*) e rumore (*Piano Risanamento Acustico: vedere scheda 112*), si è valutato che lo **SCENARIO PIÙ FAVOREVOLE è il n. 5** come risulta dalle allegate simulazioni (*vedere schede n. 66-67 e Tavola n. V.2.1A-5F*).

Con lo specifico “**Piano Particolareggiato della CIRCOLAZIONE DOPO SECANTE...**” (*che sarà presentato a settembre*), si verificheranno nel dettaglio quali e quando saranno adottati i provvedimenti per aumentare l’uso delle nuove infrastrutture stradali, favorire la mobilità sostenibile e migliorare la qualità dell’ambiente nel centro di Cesena.



Progetto di circolazione DOPO SECANTE - 2b/3 Le **SIMULAZIONI** dei flussi veicolari del “DOPO Secante”, “Bretella-Gronda” e **MODIFICHE** sulle strade esistenti

Tavole n.
 I.3.4.A.
 I.3.4.A.
 I.3.4. A-B.

Di seguito sono riportate le principali variazioni dei flussi di traffico tra lo STATO ATTUALE e lo scenario proposto con il completamento della SECANTE, della “BRETELLA-GRONDA” e le modifiche alla circolazione indicate e motivate nelle precedenti schede n. 63, 64 e 65.

E' bene ricordare che gli **effetti positivi sulla circolazione** potranno essere anche superiori a quelli previste dalle simulazioni, soprattutto in termini di scorrevolezza del traffico per la consistente **minore presenza di “mezzi pesanti” sulla Via Emilia urbana**.

Inoltre le simulazioni indicate nelle tavole allegate non considerano la diminuzione delle auto private che il PRIM prevede nel centro cittadino per un circa meno 10% entro il 2010.

Rilevanti anche le conseguenze sulla qualità dell'aria previste con il nuovo assetto viario nel centro urbano di Cesena, così come verificato nelle simulazioni effettuate da ARPA di cui alla scheda n. 104.

Flussi di traffico a CONFRONTO					
Percorsi	Strade	Attuale	Dopo Secante, "bretella-gronda" e modifiche circolazione esistente		
		Numero veicoli	Numero veicoli	Valutazioni delle variazioni dei flussi di traffico	
Secante	Secante ovest	2060	2403	▲	
	Secante centro	1	1530	▲	
	Secante est	1571	1933	▲	
	Totale flussi Secante	3632	5866	▲	
Via Emilia urbana: Torre del M.-Case Finali	V.le Cattaneo (int. Resistenza)	1469	1514		=
	V.le Matteotti (c/o Via Savio)	592	794	△	
	P.te Risorgimento	900	1549	▲	
	Totale flussi Via Emilia urbana ovest	2961	3857	▲	
	Via Zuccherificio	1464	969	▼	
	V.le Europa (sud)	1046	893	▼	
	V.le Bovio (c/o Via Cavalcavia)	1441	1149	▼	
	V.le Oberdan (c/o Cavour)	1848	1808		=
	V.le Marconi (c/o Via Piemonte)	1583	1314	▼	
	V.le Marconi (c/o Rot. Case Finali)	961	1029		=
	Via Emilia Levante	1772	1612	▼	
Totale flussi Via Emilia urbana centro-est	10115	8854	▼		

LEGENDA

(vedere anche scheda successiva):

▼ **DIMINUZIONE FLUSSI SIGNIFICATIVA**
 (superiore a -100 veicoli o -10%)

AUMENTO FLUSSI SIGNIFICATIVO
 (superiore a +100 veicoli o +10%)

▲ con flussi totali medio-alti
 △ con flussi totali medio-bassi

=/= **VARIAZIONE FLUSSI NON RILEVANTE**
 inferiore a +/-100 veicoli o +/-10%)



Comune di Cesena – Assessorato Infrastrutture e Mobilità – Servizio Mobilità
“Piano Regolatore Integrato della Mobilità” - PRIM - del Comune di Cesena



... segue **SIMULAZIONI** dei flussi veicolari del **“DOPO Secante & ...”**

Flussi di traffico a confronto					
Percorsi	Strade	Attuale Numero veicoli	Dopo Secante, "bretella-gronda" e modifiche circolazione esistente		
			Numero veicoli	Valutazione delle variazioni dei flussi veicolari	
Viali urbani: "circonv. nord"	Via Machiavelli nord	1213	1234		=
	Via Machiavelli centro	721	831	▲	
	Via Mulini (c/o Porta Trova)	1183	956	▼	
	V.le Finali (c/o Barriera)	1314	122	▼	
	V.le Carducci (c/o Barriera)	939	266	▼	
	Via Fiorenzuola (c/o Via Costa)	1223	1296		=
	Via Fiorenzuola (c/o Rot. Case Finali)	1071	859	▼	
	Totale flussi Viali urbani a nord	7664	5075	▼	
Viali urbani: "circonvalazione sud"	Via Savio (Agraria)	1436	943	▼	
	Via Savio (dopo Via Viareggio)	1024	488	▼	
	Via Brenzaglia	966	179	▼	
	Ponte Vecchio	2163	936	▼	
	Via Lugaresi	2351	1595	▼	
	Via Tunnel	1910	988	▼	
	Via Pacchioni	1122	940	▼	
	Via Cavallotti	1651	1356	▼	
	Via P.V. Sarsina (c/o Porta Trova)	1810	1566	▼	
	Via Fiorenzuola (c/o Via Costa)	1223	1296		=
	Via Fiorenzuola (c/o Rot. Case Finali)	1071	859	▼	
Totale flussi "circonval. sud"	16727	11146	▼		
Ingresso nord Via Cervese	Via Cervese (da A14 a Via Faenza)	1525	710	▼	
	Via Cervese (da Via Faenza a Via Spinelli)	860	360	▼	
	Via Spinelli	1488	773	▼	
	Via Assano	2033	856	▼	
	Via Spadolini (Rot. Stadio)	1621	1735		=
	Totale flussi Cervese-Stadio	7268	3913	▼	
	Bretella	1	869		▲
Ingresso Cesenatico	Via Cesenatico	1983	1866		=
	V.to Martin Luther King	1511	1404		=
	Totale flussi Via Cesenatico	3494	3270	▼	
Vare strade	V.le Resistenza (c/o V.le Gramsci)	1088	1245		▲
	P.te Europa U.	1279	1639		▲
	Via Cavalcavia	1612	1352	▼	
	Via Romea (Borgo Paglia)	2052	1933		=
	Via Romea (Torre del Moro)	1533	1860		▲
	Via Savio (Ippodromo)	400	701		▲
V.le Gramsci (Ippodromo)	276	391		▲	

Le simulazioni riassunte per le principali strade nelle schede a lato (*vedere l'insieme nelle tre tavole allegate*), sono state eseguite considerando gli attuali flussi di traffico ovvero **SENZA DIMINUIRE il numero complessivo di veicoli circolanti sulle strade**, contrariamente alla previsione del 10% in meno di autovetture entro il 2010 (*vedere scheda 25*).

Infatti, gli interventi che modificano la distribuzione dei flussi veicolari sulle strade esistenti del centro urbano (*in particolare per le nuove corsie bus*), sono finalizzati, tra l'altro, ad aumentare gli utenti del trasporto pubblico, delle bici e a ridurre le auto in circolazione e migliorare la mobilità e salute dell'ambiente e delle persone.

Le simulazioni sono state fatte, quindi, in modo prudentiale per avere la certezza funzionale anche nelle situazioni peggiori di traffico futuro.

Nelle tre tavole allegate si possono osservare i grafici dei flussi di traffico **ATTUALI** (tavola I.3.4.A.), con lo **“SCENARIO 5”** (tavola I.3.4.B.) e nelle **DIFFERENZE** tra le due situazioni di traffico (tavola I.3.4.C.).

(Nota: i flussi di traffico indicati alla scheda 35, sono stati rielaborati dal computer e rivalutati secondo gli schemi dei “centroidi di traffico” e delle “origine e destinazione”. Sono possibili alcuni limiti di valutazione e distribuzione del traffico per difetti di inserimento dati e del sistema di circolazione delle strade. Le verifiche sulla viabilità principale sono già state eseguite ed altre saranno perfezionate a breve ovvero prima dell'approvazione definitiva del Piano).



PIANO REGOLATORE INTEGRATO
della MOBILITA' (PRIM)
del Comune di Cesena 2007-2015

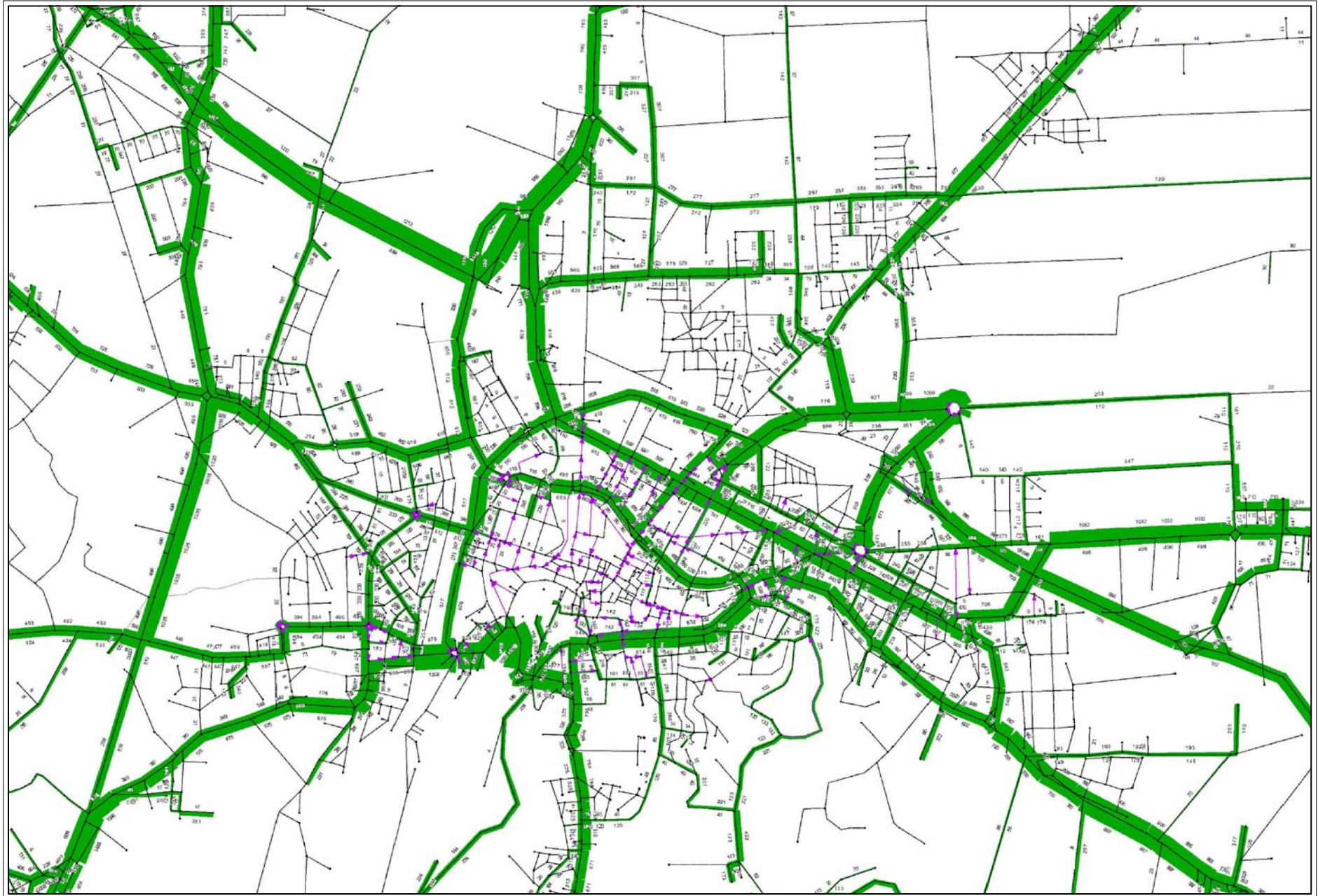
A- Area PIANIFICAZIONE
INFRASTRUTTURE e SICUREZZA

Piano di Settore
II-1a SICUREZZA STRADALE
DEI QUARTIERI
2003-2015

II.6-Piano Particolareggiato
DOPO SECANTE
2008-2015

Oggetto tavola n° II.6.0/A
FLUSSI DI TRAFFICO
STATO ATTUALE

Autore: Studio S&S
Data: Aprile 2007





PIANO REGOLATORE INTEGRATO
della MOBILITA' (PRIM)
del Comune di Cesena 2007-2016

A- Area PIANIFICAZIONE,
INFRASTRUTTURE e SICUREZZA

Piano di Settore
II-1a SICUREZZA STRADALE
SUI QUARTIERI
2003-2015

II.5-Piano Particolareggiato
DOPO SECCANTE
2003-2015

Oggetto tecnica n° II.5.1/F
SCENARIO FUTURO
DEI FLUSSI DI TRAFFICO

Aut. Reg. 2007 Approvazione: luglio 2007

Simbolo	Descrizione
[Linea verde spessa]	Strada principale
[Linea verde sottile]	Strada secondaria
[Linea grigia]	Strada di quartiere
[Linea nera]	Strada di servizio
[Linea tratteggiata]	Strada di progetto
[Linea punteggiata]	Strada di riserva
[Linea a zigzag]	Strada di limitazione
[Linea a dente di sega]	Strada di chiusura
[Linea a V]	Strada di accesso
[Linea a T]	Strada di uscita
[Linea a U]	Strada di rientro
[Linea a L]	Strada di collegamento
[Linea a I]	Strada di intercettazione
[Linea a J]	Strada di deviazione
[Linea a K]	Strada di bypass
[Linea a M]	Strada di aggancio
[Linea a N]	Strada di svincolo
[Linea a P]	Strada di intercettazione
[Linea a Q]	Strada di deviazione
[Linea a R]	Strada di bypass
[Linea a S]	Strada di aggancio
[Linea a T]	Strada di svincolo
[Linea a U]	Strada di intercettazione
[Linea a V]	Strada di deviazione
[Linea a W]	Strada di bypass
[Linea a X]	Strada di aggancio
[Linea a Y]	Strada di svincolo
[Linea a Z]	Strada di intercettazione

