

PIANO REGOLATORE INTEGRATO
 della **MOBILITÀ (PRM)**
 del Comune di Cesena 2007-2016

Dr. Anna PAREGGIO
 e SOCIETÀ ASSOCIATA

PIANO di Mobilità
 III-II SERVIZIO GENERALE
 GALLI ROBERTO
 2008-2018

III-II-Piano Fortidirezionale
 I PARCHEGGI di SCAMBIO
 AUTO-VICINE
 2008-2018

OGGETTO lavoro n° III.5.1
ZONA STADIO
 STATO di PROGETTO

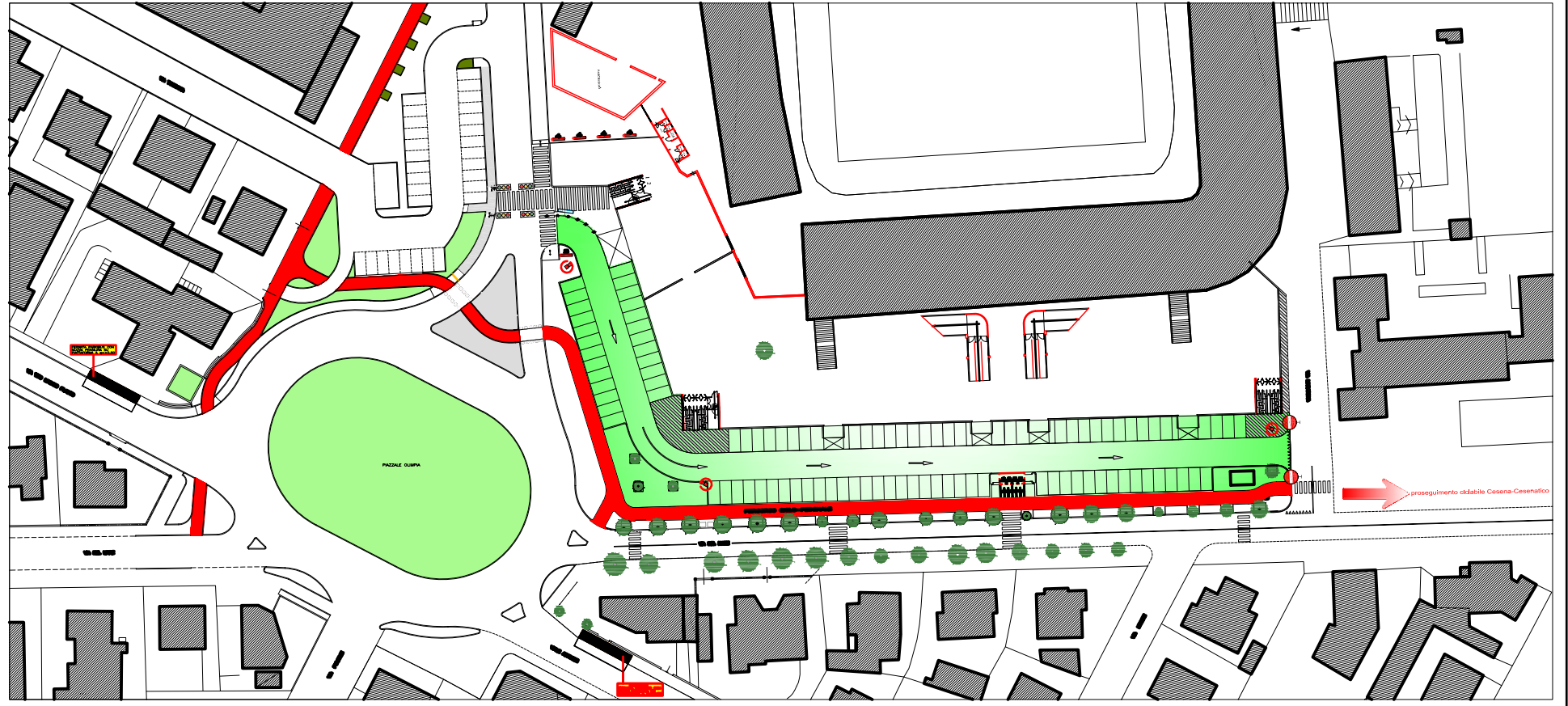
REVISIONI

REVISIONE	DATA	CONTENUTO
1	10/01/2018	PRIMA VERSIONE
2	15/02/2018	INTEGRAZIONE
3	15/03/2018	INTEGRAZIONE
4	15/04/2018	INTEGRAZIONE
5	15/05/2018	INTEGRAZIONE
6	15/06/2018	INTEGRAZIONE
7	15/07/2018	INTEGRAZIONE
8	15/08/2018	INTEGRAZIONE
9	15/09/2018	INTEGRAZIONE
10	15/10/2018	INTEGRAZIONE
11	15/11/2018	INTEGRAZIONE
12	15/12/2018	INTEGRAZIONE

LEGENDA delle
SEGNALATICHE VERTICALI
 DA CODICE DELLA STRADA

AD USO DEDICATO

N.B.: IL PIANO REGOLATORE INTEGRATO DELLA MOBILITÀ (PRM) È UN DOCUMENTO TECNICO E NON HA VALORE DI AUTOREGOLAMENTO. PER INFORMAZIONI SULLE MODALITÀ DI CONSULTAZIONE, RICHIEDERE IL DOCUMENTO AL SERVIZIO TECNICO DEL COMUNE DI CESENA.





Progetto sosta – 7/9
PARCHEGGI per MOTO

Tavole n.
III. 2. 0.
III. 2. 1

All'aumento dell'uso delle MOTO si è risposto con un “**Piano della SOSTA per MOTO e BICI**” (delibera di Giunta n. 71 del 07/03/2006), che ha determinato un'ampia e diffusa offerta di posti per la sosta delle moto:

► **19 nuove aree per 324 posti MOTO.**

Il “Piano...” proseguirà con la realizzazione di **posti moto in modo diffuso** in tutte le strade e aree dove è evidente la presenza di moto parcheggiate “forzatamente” in modo disordinato o irregolare.

Significativa la corretta risposta dei motociclisti che hanno prontamente parcheggiato le proprie moto ordinatamente nei posti assegnati, eliminando le soste disordinate, sui marciapiedi, ecc. (vedere la documentazione delle foto “prima e dopo”).

Infine, in ogni nuova urbanizzazione, in particolare con attività terziaria aperte al pubblico, saranno sempre previste adeguati spazi di sosta per le moto.

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)

Foto di moto in sosta in alcune strade e piazze del centro “PRIMA e DOPO” l’attuazione del “Piano della sosta per moto e bici”.

Piazza Almerici



Via Roverella





Progetto sosta – 8/9 PARCHEGGI per BICI

Tavola n.
III. 2. 0.
III. 2. 1

I *volenterosi* ciclisti devono avere maggiori servizi non solo per la loro sicurezza (*piste ciclabili: vedere scheda n. 107 e Tav. n. VII.1.1.*), ma anche di FUNZIONALITA' e COMODITA' (*vedere scheda 108*).

Nel “Piano della SOSTA per MOTO e BICI” (*delibera di Giunta n. 71 del 07/03/2006*), si sono realizzate:

► 14 nuove aree per 153 posti BICI.

Anche per le bici il “Piano...” proseguirà installando nuove rastrelliere in modo **molto diffuso** rispondendo sia alla consistenti concentrazioni (*scuole, aree commerciali, ecc.*), sia alle “piccole” quantità di rastrelliera per 2/3/4 bici.

L’obiettivo è anche quello di **abbellire la città con bici “raccolte” ordinatamente**, togliendole dai marciapiedi, dall’appoggio sui muri, ecc..

Inoltre, si pone l’obiettivo di offrire alcune **rastrelliere con pensilina** per migliorare il servizio ai ciclisti ed incentivare quelli “dubbiosi”.

Infine, anche per le bici, in ogni nuova urbanizzazione, in particolare con attività terziarie aperte al pubblico, saranno sempre previste adeguate rastrelliere e pensiline.

*Foto di rastrelliere in alcune strade e piazze del centro che oltre a fornire un SERVIZIO contribuiscono ad **ORDINARE** ed **ABBELLIRE** la città.*

Piazzetta Alboni – zona Barriera (“prima e dopo”)



Via Uberti (“prima e dopo”)



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)



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

**B- Area PARCHEGGI
e QUALITA' URBANA**

**Piano di Settore
III-il SISTEMA GENERALE
della SOSTA
2005-2015**

**III.2-Piano Particolareggiato
SOSTA MOTO e BICI
2005-2015**

Oggetto tavola n° III.2.0 Scala 1/6000

**PLANIMETRIA GENERALE
SOSTA MOTO e BICI**

Data Maggio 2007 Aggiornamento Luglio 2007

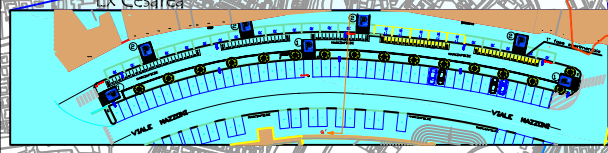
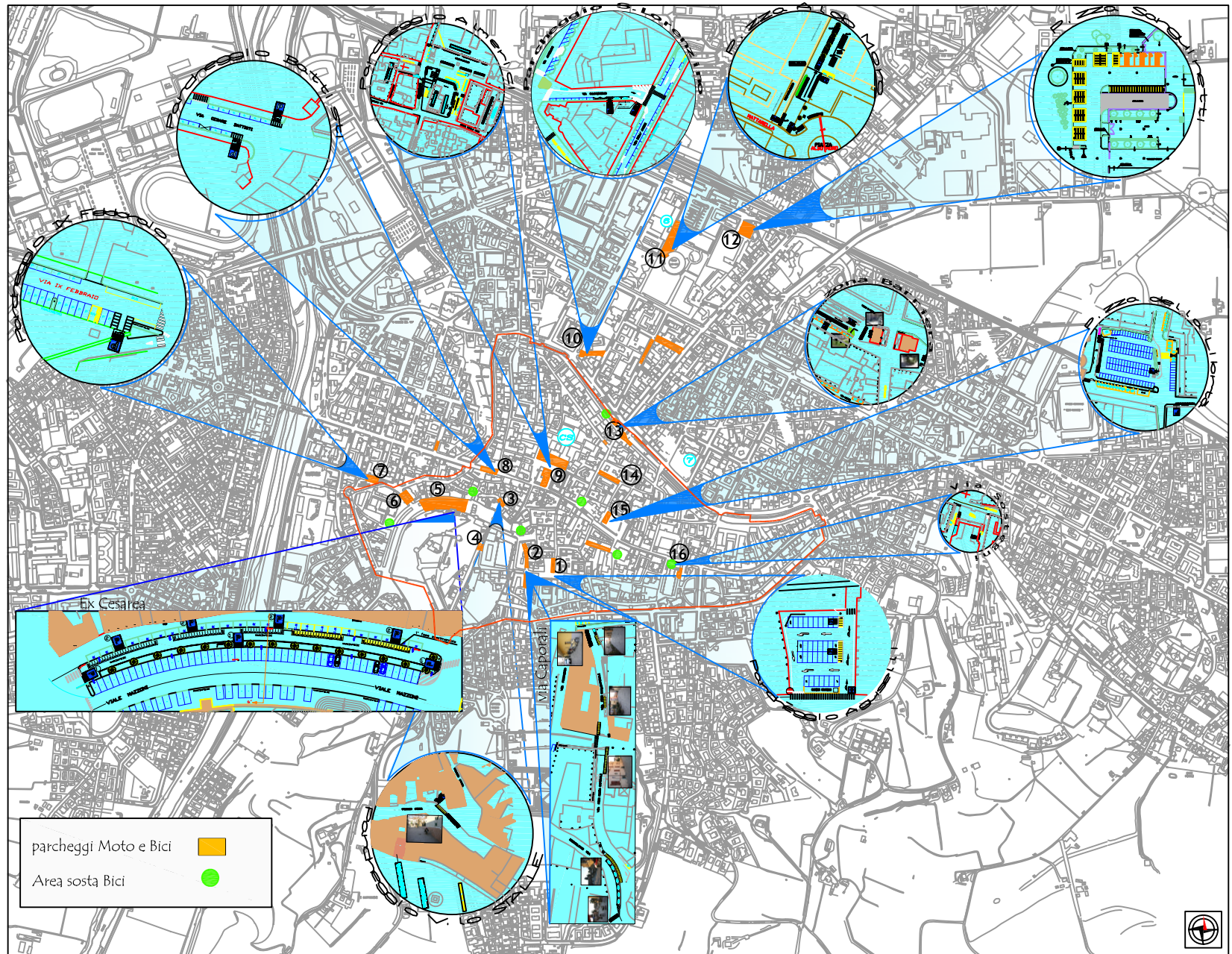
Responsabile del Piano
Arch. Gaetano BARONIO

Dirigente Settore Infrastrutture e Mobilità
Ing. Fulvio BORGHETTI

Collaboratori:
Comm. Giorgio LIGNI - Gruppo Interventore:
Comm. Maurizio DE PAOLA - Settore Programmazione Urbanistica
Comm. Maria GIOVETTI - Settore Polizia Municipale
Ing. Maria SERVIZIO - Settore LL.PP.
- Settore Tutela Ambiente e Territorio
- ATU
- AAI

Settore Mobilità
Via S. Maria 1/4
43024 Cesena (FC)
Tel. 0521/202027
Fax 0521/202027
Email: mobilita@comune.cesena.fc.it

Questo piano è un atto di pubblica utilità e in caso di necessità può essere modificato o annullato.



parcheggi Moto e Bici

Area sosta Bici

LEGENDA				
Tav n°	ubicazione parcheggio	N°Posti moto	N°Posti bici	altro
1	P.zza Aguselli	11	10	
2	Via Caporali	15	20	
3	V.lo Stalle		40	
4	P.tta Zangheri	25	20	
5	Mazzoni	33		tot 106
6 e 7	Via Battistini	15	20	
6 e 7	Via IX Febbraio	17		
8	Cesare Battisti	10		
9	Almerici Fabbri Bufalini	90	10	
10	S.Lorenzino	11		
11	P.zza Aldo Moro	148		
12	P.le Sanguinetti	80		
13	Zona Barriera	30	60	
14	Via Roverella	23	20	
15	P.zza della Libertà	24	30	
16	Via Sostegni (teatro Bonci)	8		
TOTALE POSTI		moto 529	bici 230	



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

B- Area PARCHEGGI
e QUALITA' URBANA

Piano di Settore
III-il SISTEMA GENERALE
della SOSTA
2005-2015

III.2-Piano Particolareggiato
SOSTA MOTO e BICI
2005-2015

Oggetto tavola n° III.2.1 Scala 1/200

PARTICOLARE SOSTA p.zza AGUSELLI

Data Maggio 2007 Aggiornamento Luglio 2007

Responsabile del Piano Arch. Gastone BARNIO
Dirigente Settore Infrastrutture e Mobilità Ing. Natalino BORGHETTI

Collaboratori:
Geom. Giorgio LEGNI
Geom. Maurizio DE PAOLA
Geom. Morris GERVILLI
Rag. Maria BERVOZZI

Gruppo intersettoriale:
- Settore Programmazione Urbanistica
- Settore Polizia Municipale
- Settore LL.PP.
- Settore Tutela Ambiente e Territorio
- ATR
- Atas

Servizio Mobilità
Via Martiri del Liberty, 14/b
43024 CESENA (PR)
Tel. 0547.520877
Fax 0547.520112
e-mail: mobilita@comune.cesena.it

Prima stampa che se tutte le note e le planimetrie sono un unico documento e contiene la grafica necessaria a realizzare il progetto (Brevetto Basso)

LEGENDA

- Parcheggio : **MOTOCICLI E CICLOMOTORI**
- Parcheggio : **DISCO ORARIO**
- Parcheggio : **RISERVATO A PERSONE PORTATRICI DI HANDICAP**
- Parcheggio : **RISERVATO A RESIDENTI AUTORIZZATI**
- Parcheggio : **PAGAMENTO**
- Parcheggio : **RISERVATO A CARICO-SCARICO**
- Parcheggio : **RISERVATO ENTI O SERVIZI PUBBLICI (COMUNE DI CESENA)**
- CONTENITORI PER RIFIUTI SOLIDI URBANI O MATERIALI DI RIGIACCO**
- EDIFICI DI CULTO O DI INTERESSE STORICO - ARTISTICO
- FERMETTO FABBRICATI
- VERDE PUBBLICO
- INDICAZIONI DEI SENSI DI MARCIA
- CORSIA RISERVATA BUS, TAXI, BICI
- ATTRAVERSAMENTI PEDONALI
- LIMITE DI ZONA





Progetto sosta – 9/9
“Speciale” OSPEDALE BUFALINI

Tavole n.
III. 5. 2.

La SOSTA all’OSPEDALE BUFALINI è un’altra priorità dove devono essere trovate valide e compatibili soluzioni che oltre a **migliorare l’accessibilità creino maggiore qualità negli spazi e nell’ambiente di questo grande servizio pubblico ad “alta sensibilità”**.

Le soluzioni a questi obiettivi vanno condivise in primo luogo con **“l’AUSL-Ospedale Bufalini”** che è proprietaria e responsabile delle aree stradali e di sosta, con le **rappresentanze dei dipendenti** e delle **associazioni dei malati**.

Anche per questa area è **errato** pensare che la sosta gratuita possa favorire gli utenti dell’Ospedale in quanto i parcheggi liberi sarebbero ovviamente occupati dai dipendenti dell’Ospedale.

Altresi, i dipendenti dell’Ospedale devono trovare spazi per la sosta ovvero un’efficiente accessibilità al loro posto di lavoro.

L’**ampliamento illimitato dei parcheggi aumenterebbe la criticità del traffico**, con conseguente aumento dell’inquinamento e del rumore, e maggiori distanze pedonali tra le aree di parcheggio e l’ingresso all’Ospedale.

In questa sede si ritiene utile indicare che la soluzione più efficace e lungimirante non sia affatto l’aumento illimitato dei posti auto, ma la **“ridistribuzione della mobilità”** riducendo la mobilità privata e la “sosta lunga” presso gli spazi dell’Ospedale, e **valorizzando il trasporto pubblico, gli “scambi di mobilità”, le aree a favore dei pedoni, la salute, serenità e socialità dei malati e dei fruitori**.

Tecnicamente esistono le condizioni per attuare le seguenti proposte:

- ▶ **SPOSTARE** parte della **“SOSTA LUNGA”** in aree esterne all’Ospedale (*parcheggio di scambio Montefiore con circa 800 posti auto liberi*) e specifici **“SERVIZI NAVETTA”** ad elevata frequenza (*vedere ipotesi di schema funzionale delle linee navetta dai parcheggi di scambio nella Tav. III.5.2.*);
- ▶ **POSTI AUTO** presso l’Ospedale destinati prevalentemente alla **“sosta breve”**;
- ▶ **ZONA PEDONALE** nell’**AREA INGRESSO OSPEDALE** con area verde, fermate bus, sosta invalidi, pensiline bici;
- ▶ **SCALE MOBILI** e **TAPIS ROULANT** per i **PEDONI** dalle aree di sosta all’ingresso Ospedale.

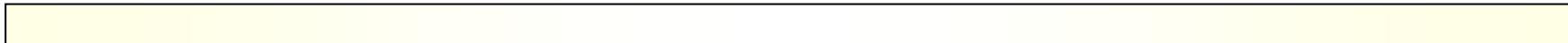


Capitolo 2° - Il Progetto: Pianificazione & Indirizzi

2.3. TRASPORTO PUBBLICO & RIQUALIFICAZIONE delle STRADE



TRASPORTO PUBBLICO
& RIQUALIFICAZIONE
DELLE STRADE





Il PROGETTO per la NUOVA MOBILITA’ **II TRASPORTO PUBBLICO LOCALE** indice delle schede

- ▶ Lo STATO ed il FUTURO del TPL scheda n. 93
- ▶ Gli OBIETTIVI dello SVILUPPO del TPL scheda n. 94
- ▶ Le CORSIE BUS PREFERENZIALI scheda n. 95 e Tavola
- ▶ POTENZIAMENTO delle LINEE URBANE scheda n. 96
- ▶ BOZZA STUDI NUOVA RETE TPL 2008 – 2015 scheda n. 97 e Tavola
- ▶ E il TRENO?! METRÒ REGIONALE scheda n. 98



Lo STATO ATTUALE & FUTURO del TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

L'attuale rete del trasporto pubblico locale (TPL) è stata attivata nel dicembre del 1998 con importanti innovazioni e qualità, tra le quali si segnalano:

- ▶ FREQUENZE ogni 10 MINUTI nelle “ORE di PUNTA” e 20 MINUTI nelle “ORE di MORBIDA”;
- ▶ MINIBUS ELETTRICI all'INTERNO del CENTRO STORICO vietato al traffico privato.

La rete del 1998 ha raggiunto e superato gli obiettivi previsti con:

- ▶ AUMENTO del 78% degli UTENTI;
- ▶ AUMENTO del 56% degli INCASSI.

Ma di fatto l'attuale rete del TPL incide appena di circa il 3% sul totale delle persone in movimento, e, prevalentemente, è efficace per i servizi agli studenti e anziani, e meno per i lavoratori e per gli spostamenti di “breve durata”.

Per questi motivi e per l'obiettivo di **invertire lo “sviluppo privato della mobilità motorizzata”** deve essere studiato, progettato ed attivato il **TPL di “SECONDA GENERAZIONE”** ovvero un **trasporto pubblico capace di incidere maggiormente sulla decisione individuale di scegliere il TPL al posto dell'auto perché il bus è, per una quota di utenti, più comodo e vantaggioso.**

Non certo il bus per tutti, ma sicuramente è possibile creare una rete urbana del TPL (soprattutto dalle periferie densamente abitate), ed un accesso preferenziale al centro urbano (corsie SOLO per il bus), che FAVORISCONO la SCELTA di CHI PUO' e VUOLE PRENDERE IL BUS.

La NUOVA RETE del TPL deve essere principalmente pensata per **soddisfare la domanda dei pendolari** e, quindi, per persone che si recano al lavoro lasciando l'auto a casa, contribuendo, inoltre, a ridurre la domanda di sosta lunga nel centro città.

Soddisfare questa specifica domanda di TPL significa anche **“separare” questi utenti dagli studenti** per diversificare le diverse esigenze anche di comportamento, comodità ed attesa tra queste due tipologie di cittadini.

Infine le stesse varie **“AZIENDE PRIVATE”** possono vantaggiosamente **INVESTIRE e CONTRIBUIRE all'UTILIZZO del TPL per i propri dipendenti** in quanto ciò significa meno incidenti, meno ore lavorative perse e, quindi, reali ed immediati minori costi del lavoro.



Gli **OBIETTIVI** di SVILUPPO del **TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL)**

L'attuale rete del TPL, nonostante i dati positivi (*vedere scheda 93*), non ha raggiunto la piena efficacia perché:

- ▶ accumula ritardi nella strade con la circolazione insieme alle auto su un'unica corsia;
- ▶ accumula ritardi alle intersezioni in coda con le auto;
- ▶ accumula ritardi per le manovre degli altri utenti (*manovre di sosta, fermate sulla carreggiata, uscita passi carrai ecc.*);
- ▶ ha difficoltà di movimento e manovra con i “grandi bus” in strade di limitata larghezza.

L'insieme di questi “inconvenienti” ha progressivamente portato svantaggi all'utente del bus che si vede “sorpassato” dagli altri mezzi di trasporto privati e impiega più tempo per raggiungere gli stessi luoghi consentiti anche alle auto.

Per il **potenziamento del TPL il PRIM presenta le proposte più innovative e di maggiore rilevanza sulla mobilità quotidiana in quanto riserva diverse strade per le corsie bus, che, limitando il traffico di attraversamento delle auto, potranno contribuire anche al maggiore uso della Secante e a ridurre l'inquinamento dell'aria e del rumore.**

Quindi gli obiettivi/interventi per lo sviluppo del TPL capace di incidere sulla mobilità quotidiana sono:

1. **AUMENTARE** la **VELOCITÀ COMMERCIALE** dei **BUS (+ 15%)** (*vedere scheda 95*);
2. **AUMENTARE** la **PUNTUALITÀ** delle **CORSE** (*vedere scheda 95*);
3. **AUMENTARE** la **FREQUENZA** delle **LINEE** (*vedere scheda 96*).

Con questa efficienza delle linee dei bus è possibile:

4. **AUMENTARE** gli **UTENTI** del TPL (*negli studi di massima sul nuovo TPL sono previsti aumenti di utenti dell'80-120%, pari a circa meno 3,5% di autovetture: vedere scheda 25 e 97*);
5. **RIDURRE** **DOMANDA MOBILITA' PRIVATA** a motore (*-10% di auto, vedere anche scheda 25*)
6. **RIDURRE** **L'INQUINAMENTO** e **RUMORE** da **TRAFFICO** (*vedere anche schede 104 e 112*)

Questi **OBIETTIVI** sono raggiungibili **SOLO** con gli interventi prioritari di cui alle schede 95 e 96



Progetto trasporto pubblico – 1/4 Le **CORSIE BUS PREFERENZIALI**

Tavola n.
V. 2. 1.

CORSIE BUS: 1^ fase di breve periodo:

- Via ANGELONI (*tratto a sud della Via Emilia negli ultimi 100 metri*)
- Via CESARE BATTISTI (*intera estensione in un sola direzione di marcia*)
- Viale ABRUZZI (*da e direzione Rotonda Stadio a Via Molise*)
- Via PLAUTO (*da e direzione Rotonda Stadio a Via Veneto*)

CORSIE BUS 2^ fase, attuabili solo DOPO completamento Secante:

- Viadotto KENNEDY (*da e direzione da Via Assano a Via Croce*)
- Via CROCE
- Corso CAVOUR (*da e direzione Via Croce a Via Emilia*)
- Corso CAVOUR (*da e direzione Via Croce a Corso Roma*)
- PONTE VECCHIO

CORSIE BUS 3^ fase, SOLO con verifiche flussi veicolari del “dopo Secante”:

- Viale GASPARE FINALI (*da e direzione Via Angeloni a Corso Cavour*)
- Viale CARDUCCI (*da e direzione Via Turchi a Corso Cavour*)
- Via CURIEL (*da verificare*)
- Via FIORENZUOLA (*Subb. Valzania a Rot. Madre Teresa con direzione da verificare nel “dopo Secante”*)
- Ponte del RISORGIMENTO (*corsia bus in direzione Forlì, solo se utile per una maggiore puntualità dei bus e solo dopo le verifiche sui minori flussi di traffico del “dopo Secante”*)

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

C- Area TRASPORTO PUBBLICO

Piano di Settore
V-D. SISTEMA del TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2005-2015

V.2-Piano Particolareggiato
LE CORSE PREFERENZIALI del TPL 2005-2015

Oggetto tavola n° **V.2.1**
Planimetria Generale CORSE BUS

19/04/2015

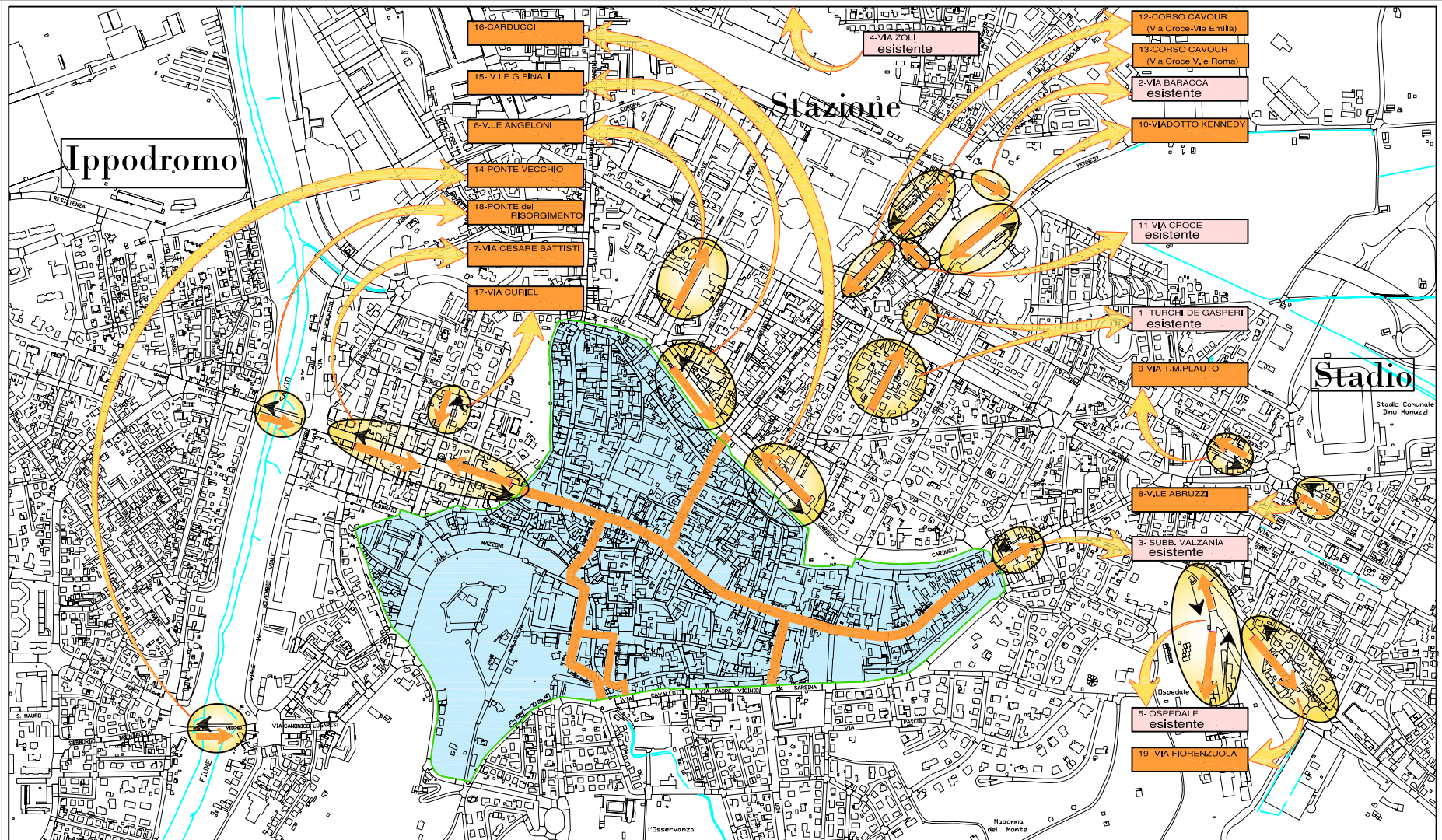
Autore: **Studio M&P**

Scale: 1:5000

19/04/2015

LEGENDA

- Corsie BUS su strade con direzione opposta per tutti i veicoli
- Corsie BUS su strade a SENSO UNICO
- Corsie BUS su strade del CENTRO STORICO
- PERIMETRO CENTRO STORICO





Progetto trasporto pubblico – 2/4
POTENZIAMENTO delle LINEE URBANE
(prossimo Piano Particolareggiato in collaborazione con ATR)

1. TRANSITO sulle STRADE VIETATE al TRAFFICO PRIVATO
2. VEICOLI di MINORI DIMENSIONI su TUTTE le LINEE URBANE
3. AUMENTO delle FREQUENZE nelle LINEE URBANE
 - 7-10 minuti ora di “punta” - 15-20 minuti ore di “morbida”
4. RIORGANIZZARE TUTTE le LINEE URBANE per la nuova rete 2008-2015
 - diversificare le linee ordinarie con i “pendolari” da quelle con gli studenti
5. NUOVE LINEE nei NUOVI QUARTIERI RESIDENZIALI
6. SERVIRE il NUOVO CIMITERO URBANO di TIPANO
7. SERVIRE i NUOVI POLI SCOLASTICI e di SERVIZI
8. MIGLIORARE le STAZIONI di INTERSCAMBIO
 - ampliare il “punto bus” alla Barriera – Viale Carducci
 - nuova stazione bus in Viale Europa (stazione ferroviaria)
9. CHIAMATA VERDE ai SEMAFORI
10. FERMATE con INFORMAZ. di ATTESA del BUS in TEMPO REALE
11. RIQUALIFICARE e METTERE in SICUREZZA le FERMATE BUS
(vedere Tavola . V.3.1)
12. PARCHEGGI di SCAMBIO AUTO-BUS-BICI *(vedere scheda 56)*



QUALITÀ IN MOVIMENTO
CESENA



Assessorato Mobilità
COMUNE DI CESENA

Settore Infrastrutture e
Mobilità
Servizio Mobilità

Servizio Mobilità
Via Martiri della Libertà, 14/A
43024 CESENA (FC)
Tel. 0547.202667
Fax 0547.202662
e-mail: mobilita@comune.cesena.fc.it

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

C- Area TRASPORTO PUBBLICO

Piano di Settore
V-IL SISTEMA del TRASPORTO PUBBLICO
LOCALE
2005-2015

V.3-Piano Particolareggiato
Riqualificazione e messa
in sicurezza fermate bus
2006-2008

Oggetto tavola n° V.3.1

Schemi tipo

Data Maggio 2007

Aggiornamento Luglio 2007

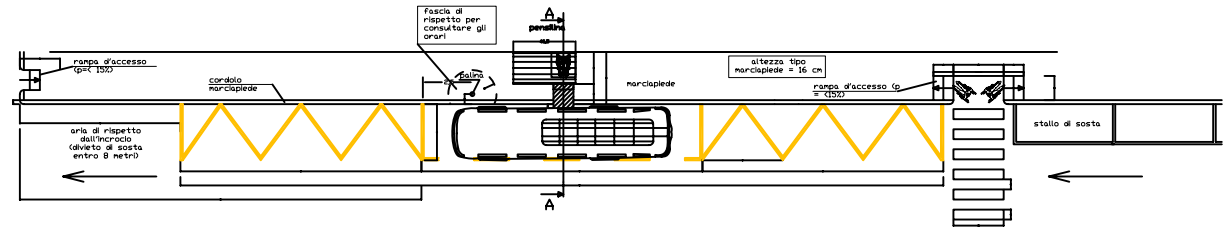
Responsabile del Piano
Arch. Gaetano BARONDI

Dirigente Settore Infrastrutture e Mobilità
Ing. Natalino BORGHIETTI

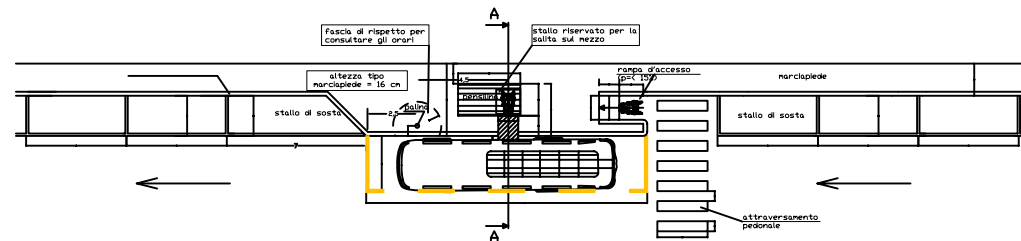
Collaboratori:
Geom. Giorgio LEONI
Geom. Maurizio DE PAOLA
Geom. Morris GENTILI
Ing. Maria BERTUZZI

Gruppo intersettoriale:
- Settore Programmazione Urbanistica
- Settore Polizia Municipale
- Settore LL.PP.
- Settore Tutela Ambiente e Territorio
- ATR
- Asai

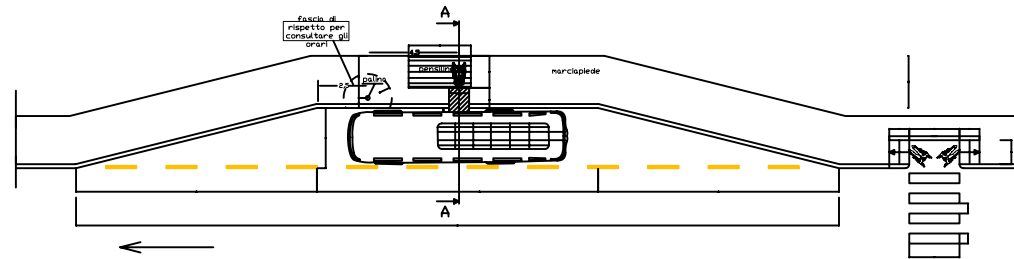
Piano spazio che si fonda in casa e in strada: accedere un spazio graduale e ordinato e rendere la gente sarebbe necessariamente gentile e comoda



FERMATA IN CARREGGIATA CON STRISCE A ZIG-ZAG



FERMATA IN CARREGGIATA CON PENISOLA



FERMATA IN SEDA PROPRIA



Progetto trasporto pubblico - **3/4**
BOZZA di STUDIO della NUOVA RETE TPL 2008-2015
(prossimo “Piano Particolareggiato” in collaborazione con ATR)

Tavola n.
V. 1. 1.

Come già indicato nella scheda 93, l’attuale rete del TPL si è dimostrata efficiente e le prime bozze di studio sulla nuova rete urbana confermano la validità di gran parte dei “vecchi” percorsi.

Con la NUOVA RETE si vuole in primo luogo dare risposta ai nuovi quartieri residenziali e centri di servizi, ma soprattutto si vogliono dare “VANTAGGI” a chi USA il BUS, “allontanandolo” dalla criticità del traffico ed avvicinandolo il più possibile alle proprie destinazioni, ai principali servizi ovvero ai luoghi in parte vietati o limitati al traffico privato delle auto.

Di fatto la principale qualità per la NUOVA RETE del TPL sarà determinata dalle **CORSIE BUS** e questo “vantaggio” per i bus è stato **RICHiesto da TUTTI i PARERI presentati nella fase di discussione pubblica** che ha anticipato il progetto definitivo del PRIM (da luglio 2006 a febbraio 2007).

Senza le CORSIE BUS (*si propone di ampliarle da 6 a 19*), la nuova rete del TPL non potrà essere efficiente, raggiungere gli obiettivi previsti ed avere maggiori costi contenuti.

Nello studio sulla NUOVA RETE del TPL presentato in questo PRIM sono impostate delle ipotesi di massima, e l’ampio e dettagliato confronto sulle FUTURE LINEE e PERCORSI è rinviato alla presentazione della PROPOSTA del “Piano di Settore del nuovo TPL” prevista dopo l’estate, per far avviare la nuova rete nell’autunno del 2008.

E’ opportuno precisare che l’impegno del Comune di Cesena di avviare un forte ed efficace potenziamento del TPL è **fortemente condizionato degli INVESTIMENTI del GOVERNO e della RAGIONE** (*sostanzialmente non aumentati da oltre 5 anni*).

Dati	TPL ATTUALE	TPL 2008-2015	Aumento		Note
			Assoluto	%	
Numero di linee “area urbana”	4 linee urbane	6 linee urbane	+2	+50%	NUOVE LINEE ipotizzate per i quartieri Montefiore, ex Zuccherificio, nuovo cimitero
Km/anno percorsi	1.920.000	2.500.000	+580.000	+30%	Miglioramento delle linee esistenti
Passeggeri potenziali fascia di punta ore 6-9	3.111	min. 5.661 max. 6.961	+2.550 +3.850	+80% +120%	Maggiori utenti sistematici che riducono l’uso quotidiano dell’auto
Corsie riservate	6 corsie bus	19 corsie bus	+13	216%	Vedere scheda n. 95 e Tavola n. V.2.0.



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

C- Area TRASPORTO PUBBLICO

Piano di Settore
V-IL SISTEMA del TRASPORTO PUBBLICO
LOCALE
2005-2015

V.2-Piano Particolareggiato
le CORSE PREFERENZIALI del TPL
2005-2015

Oggetto tavola II° V.I.1

Bozza NUOVA RETE
LINEE URBANE

Nota: Maggio 2007 Aggiornamento: luglio 2007

Responsabile del Piano: Dott. Giancarlo CECCHI	Responsabile Settore: Infrastrutture e Mobilità Dott. Roberto VIGNATI
Collaboratori: - Dott. Giancarlo CECCHI - Dott. Roberto VIGNATI - Dott. Luca MARCHETTI - Dott. Marco TOSCANI - Dott. Andrea TOSCANI - Dott. Luca TOSCANI	Gruppo Collaboratori: - Dott. Francesco GAZDARIC - Dott. Roberto VIGNATI - Dott. Luca MARCHETTI - Dott. Marco TOSCANI - Dott. Andrea TOSCANI - Dott. Luca TOSCANI

LEGENDA

LINEE 1 4

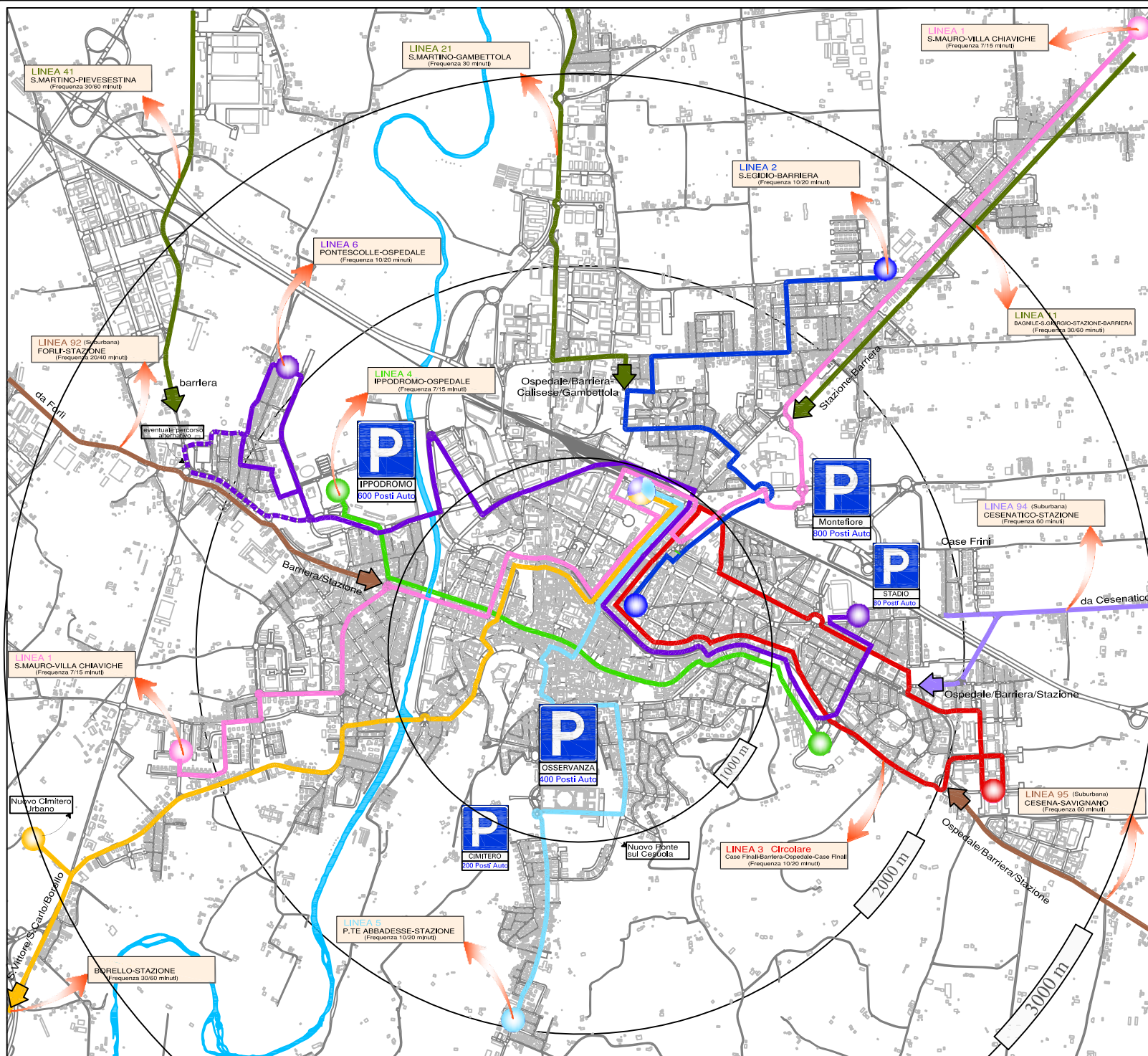
Frequenza minuti 7 nell'ora di punta
Frequenza minuti 15 nell'ora di morbida

LINEE 2 3 5 6

Frequenza minuti 10 nell'ora di punta
Frequenza minuti 20 nell'ora di morbida

Orari di punta: 7.00/9.00 - 12.00/14.00 - 17.00/19.00

- linee Suburbane invariate
- linee Suburbane aggiornate
- linee Foresi invariate





Progetto trasporto pubblico – 4/4 ... E il TRENO?! METRÒ REGIONALE

Il “Piano Regionale Integrato dei Trasporti – PRIT” approvato dalla Regione Emilia-Romagna nel 2000, ha previsto che l’aumento del trasporto pubblico su rotaia sarà comunque inferiore all’aumento del traffico privato automobilistico con peggioramento dei fattori negativi della mobilità (*congestione, inquinamento, ecc.*).

Questa previsione ha diverse motivazioni, ma sicuramente è anche conseguente alla limitata funzionalità e ruolo assegnato al “trasporto pubblico su rotaia” ancora del tutto inadeguato rispetto alla domanda degli utenti ed ai vantaggi dell’auto.

La maggiore inadeguatezza del “treno” non è sui ritardi dell’alta velocità (*che incide sulla mobilità quotidiana del 0,3% - dati Feder-Mobilità*), ma per i **PENDOLARI** e per i **percorsi brevi in ambito regionale**.

Il TRENO può essere una grande risorsa per ridurre l’uso dell’auto e la congestione del traffico se (*studio FederMobilità*) si realizzeranno i seguenti obiettivi:

- ▶ **METROPOLITANA REGIONALE** (*di fatto nazionale per aggregazione delle reti tra le Regioni*);
- ▶ **STAZIONI METRÒ OGNI 1.000 metri** (*inferiori in zona centro urbano*)
- ▶ **PARCHEGGI di SCAMBIO AUTO-METRÒ DIFFUSI**;
- ▶ **PIANO NAZIONALE di 10 ANNI** con **INVESTIMENTI** di 1 miliardo di euro/anno.

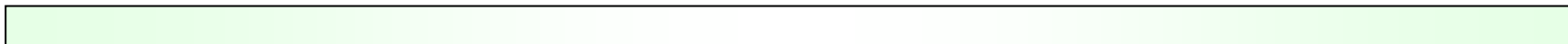
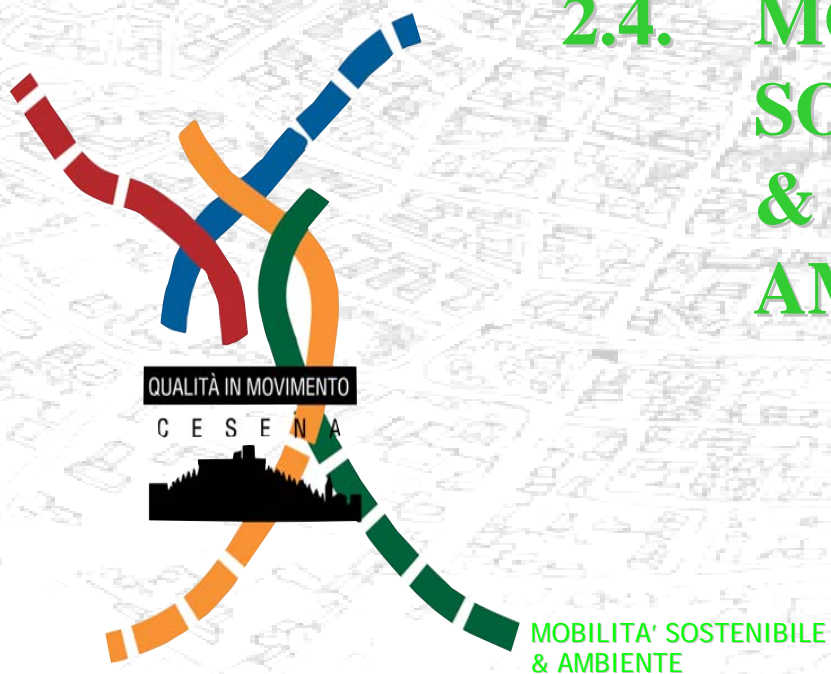
Lo sviluppo della trasporto su rotaie per la mobilità quotidiana è il principale investimento dei governi europei e la più efficace risorsa nazionale per invertire realmente i flussi di traffico e ridurre l’uso quotidiano dell’auto.

Questo settore della mobilità è esclusivamente NAZIONALE-REGIONALE e richiede una politica tra Governo e Regioni lungimirante con grandi investimenti oggi per risparmiare nel futuro (*minori costi per incidenti, perdite ore di lavoro, minor consumo di benzina e deficit delle importazioni, minor inquinamento, ecc., ecc.*).



Capitolo 2° - Il Progetto: Pianificazione & Indirizzi

2.4. MOBILITÀ SOSTENIBILE & AMBIENTE





Il PROGETTO per la NUOVA MOBILITA’
MOBILITA’ SOSTENIBILE & AMBIENTE
indice delle schede

- | | |
|---|--------------------------|
| ▶ COSA SIGNIFICA MOBILITA’ SOSTENIBILE | scheda n. 100 |
| ▶ OBIETTIVI SOSTENIBILI ... in SICUREZZA e SALUTE | scheda n. 101 |
| ▶ TUTELA delle ZONE RESIDENZIALI | scheda n. 102 |
| ▶ LIMITI CIRCOLAZIONE VEICOLI PRIVATI a MOTORE | scheda n. 103 e 2 Tavole |
| ▶ L’ARIA PIU’ PULITA | scheda n. 104 e Tavola |
| ▶ ZONE a TRAFFICO LIMITATO - ZONE 30 | scheda n. 105 |
| ▶ Le SCELTE e l’IMPEGNO per i CICLISTI ... | scheda n. 106 |
| ▶ La RETE delle PISTE CICLABILI | scheda n. 107 e Tavola |
| ▶ Le piste ciclabili e servizi PRIORITARI | scheda n. 108 |
| ▶ Le BICI PUBBLICHE ad USO GRATUITO | scheda n. 109 |
| ▶ Le SCELTE e l’IMPEGNO per i PEDONI ... | scheda n. 110 |
| ▶ RIQUALIFICAZIONE SPAZI SOCIALI ... | scheda n. 111 e Tavola |
| ▶ La CITTA’ MENO RUMOROSA ... | scheda n. 112 |



COSA SIGNIFICA MOBILITA' SOSTENIBILE

Il significato di MOBILITA' SOSTENIBILE è semplice: MUOVERSI con minor inquinamento dell'aria e del rumore e minor invasione dello spazio pubblico e, quindi, scegliere, investire e favorire la mobilità del:

- ▶ **TRASPORTO PUBBLICO;**
- ▶ **BICICLETTE;**
- ▶ **PEDONI.**

L'investimento a favore della mobilità sostenibile è un vantaggio complessivo per tutti gli utenti della strada e soprattutto per gli automobilisti che potranno muoversi meglio se sulle strade circoleranno meno auto “lasciate” a casa volontariamente da chi ha vantaggiosamente scelto il bus o la bici o i propri piedi.

Scegliere solamente di costruire nuove infrastrutture stradali per le “quattro ruote”, significa aumentare l'uso dell'auto con inevitabile congestioni del centro cittadino - il terminale dell' “imbuto” - dove lo “spazio storico” delle strade non può essere ampliato.

Quindi, la **fondamentale ed irrinunciabile scelta strategica della MOBILITA' FUTURA** è quella di **investire sulla mobilità sostenibile di TRENI, BUS, BICI e PEDONI** per raggiungere la **progressiva diminuzione delle auto con conseguente diminuzione di incidenti, inquinamento e abuso degli spazi pubblici e, tra l'altro, di soldi pubblici.**

Questa è la **SCELTA FONDAMENTALE del PRIM.**

Ci preme notare che **TUTTE le PERSONE sono PEDONI, compresi gli automobilisti (anche se per brevi tragitti)**, e che **in OGNI FAMIGLIA c'è almeno UNA PERSONA che si muove in treno o in bus, o in bici o a piedi** e, ad esempio, che attende al semaforo che l'altro familiare in auto si fermi con il rosso per passare in sicurezza a piedi o con la propria bici.



OBIETTIVI SOSTENIBILI per MUOVERSI in SICUREZZA & SALUTE

Il processo di ammodernamento della mobilità, nelle dimensioni e rapporti funzionali e sociali di Cesena (*città medio-piccola*) richiede, di fatto, **scelte di efficiente e “normale” uso delle strade e degli spazi** piuttosto che sorprendenti opere di tecnologie ed infrastrutture.

La MOBILITA' di CESENA più scorrevole, ma anche più sicura, che tutela la salute e valorizza l'uso della città per tutti gli utenti ed esigenze, per la socialità, gli aspetti ricreativi e turistici, è condizionata da **scelte che favoriscono le persone, l'ambiente, la mobilità sostenibile**.

Quindi, nel sistema della rete stradale esistente si propone di:

1. **AMPLIARE le ZONE a TRAFFICO LIMITATO** (*vedere scheda 104*)
2. **DELIMITARE le ZONE 30** (*vedere scheda 104*)
3. **VALORIZZARE i PERCORSI PEDONALI** (*vedere scheda 110*)
4. **RIQUALIFICAZIONE URBANA, SOCIALE ed ESTETICA degli SPAZI PUBBLICI** (*vedere scheda 111*)
5. **PISTE CICLABILI CONTINUE tra CENTRO e PERIFERIA** (*vedere schede 105, 106 e 107*)
6. **POTENZIARE il TRASPORTO PUBBLICO e CORSIE BUS** (*vedere schede da 94 a 99*)
7. **SOSTA all'ESTERNO del CENTRO CITTADINO** (*vedere scheda 88*)
8. **LIMITI di CIRCOLAZIONE ai VEICOLI INQUINANTI** (*vedere scheda 103*)
9. **I LIMITI di CIRCOLAZIONE ai VEICOLI MERCE** (*vedere scheda 61*)
10. **SOSTA ORDINATA, REGOLAMENTATA, a PAGAMENTO nel CENTRO CITTADINO e CONTROLLATA** (*vedere schede da 82 a 86*)
11. **COSTRUIRE CITTA' e STRADE BELLE**
12. **ESSERE LUNGIMIRANTI**



Pianificazione della mobilità sostenibile – 1/3 TUTELA delle ZONE RESIDENZIALI

Le zone residenziali del centro urbano (*attorno al Centro Storico*) e della “primissima periferia” hanno strutture viarie spesso inadeguate (*strade di limitata larghezza, assenza di marciapiedi, ecc.*) e, in diversi casi, un traffico improprio (*traffico di attraversamento*), rispetto al proprio ruolo, sicurezza e salute.

In diversi quartieri si è già intervenuto per eliminare o ridurre questi inconvenienti (*Oltresavio sulla Via Emilia, Pioppa, Ponte Abbadesse, Calisese, Fiorita, ecc.*), ed in altre zone si interverrà con un metodo di progettazione, confronto con cittadini ed interventi ormai consolidati e che si possono riassumere con:

- ▶ DELIMITARE le ZONE RESIDENZIALI e le ZONE 30 (*vedere scheda 109*)
- ▶ STRADE di ATTRAVERSAMENTO ESTERNE ai centri abitati
- ▶ STRADE LOCALI per AUTO e PEDONI con la condivisione intelligente e responsabile degli spazi comuni
- ▶ STRADE-PIAZZE con ATTIVITA' PUBBLICHE e LUOGHI di INCONTRO
- ▶ SENSI UNICI per STRADE di LIMITATA LARGHEZZA
- ▶ SOSTA ORDINATA con POSTI AUTO SEGNATI
- ▶ PERCORSI PEDONALI con ALBERATURE
- ▶ INTERVENTI di LIMITAZIONE della VELOCITÀ (*Tavola n. II.3.1*)
 - ▷ “PORTE di INGRESSO”
 - ▷ MINIROTORIE
 - ▷ INTERSEZIONI e ATTRAVERSAMENTI PEDONALI RIALZATI
 - ▷ CHICAN
 - ▷ SENSI UNICI ALTERNATI a VISTA
 - ▷ SEMAFORI con il “rilevamento della velocità”



Pianificazione di mobilità sostenibile - 2/3

LIMITI di CIRCOLAZIONE VEICOLI PRIVATI a MOTORE

Tavola n.

VI. 2. 1.

VI. 2. 2.

L'inquinamento dell'aria è fortemente determinato dal traffico (*responsabile di circa il 50% come indicato nella scheda 50 del paragrafo “Ricerca & Dati”*).

La scelta indicata dal PRIM è quella di **RESPONSABILIZZARE CHI MAGGIORMENTE INQUINA** (*veicoli più “vecchi”*), chi **MAGGIORMENTE CONGESTIONA IL TRAFFICO** (*accesso al centro cittadino*), e **PREMIARE CHI FA SCELTE PIÙ ECOLOGICHE** (*utenti di bus e bici, auto euro/4, auto revisionate, automobilisti che lasciano l'auto alle porte del centro cittadino*).

Con questi criteri il PRIM propone:

1. **BOLLINO BLU per TUTTI i VEICOLI e su TUTTO il TERRITORIO COMUNALE**
2. **DIVIETO di TRANSITO nel CENTRO ABITATO di CESENA ai VEICOLI “NON EURO”**
3. **ZTL in TUTTA l'AREA ENTRO le MURA STORICHE**
4. **AMPLIAMENTO ZTL nelle ZONE RESIDENZIALI (*vedi scheda 105*)**
5. **DIVIETI di TRANSITO ai VEICOLI MERCI (*3,5t o 8t*) all'INTERNO dei CENTRI ABITATI (*vedere scheda 61*)**
6. **DIVIETI di SOSTA per gli AUTOCARRI nelle ZONE RESIDENZIALI**



COMUNE DI
CESENA

PIANO REGOLATORE INTERNO
del Comune di Cesena 2007-2012



D- Area MOBILITA' SOSTENIBILE
AREE MOBILITA' SOSTENIBILE



VI- LIMITAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE
Piano di Sviluppo
2005-2015



VI-2-1 Zona Pianificata
Piano di Sviluppo
2005-2015



Zone a traffico limitato
Piano di Sviluppo
2005-2015



Zone con limitazione
Piano di Sviluppo
2005-2015

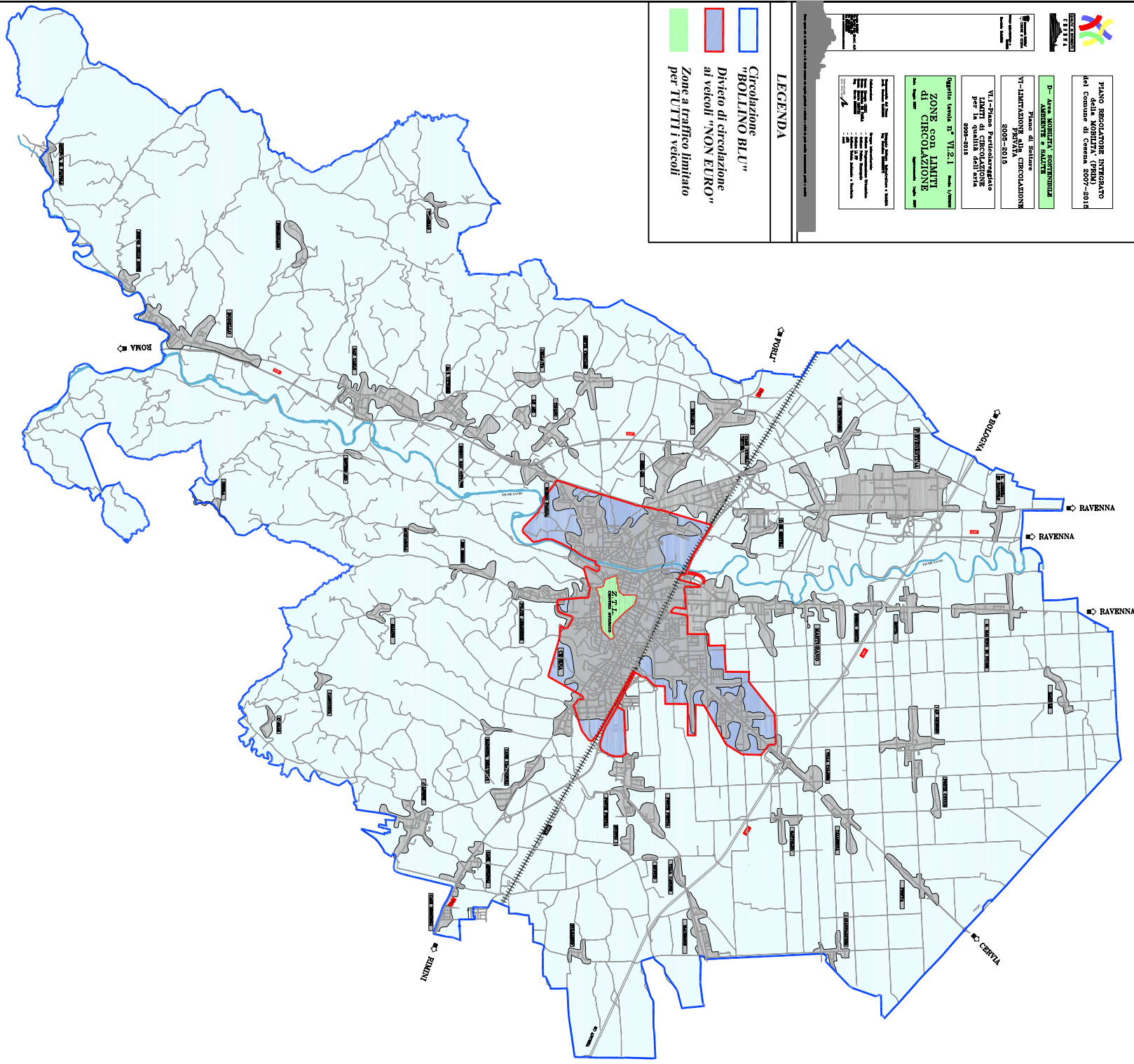


Zone con limitazione
Piano di Sviluppo
2005-2015

<p>Zone con limitazione</p> <p>Area Mobilità Sostenibile</p> <p>VI- Limitazione alla Circolazione</p> <p>VI-2-1 Zona Pianificata</p> <p>Zone a traffico limitato</p> <p>Zone con limitazione</p>	<p>Area Mobilità Sostenibile</p> <p>VI- Limitazione alla Circolazione</p> <p>VI-2-1 Zona Pianificata</p> <p>Zone a traffico limitato</p> <p>Zone con limitazione</p>
---	--

LEGENDA

- Circolazione "BOLLINO BLU"
- Divieto di circolazione ai veicoli "NON EURO"
- Zone a traffico limitato per TUTTI i veicoli



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

D- Area MOBILITA' SOSTENIBILE AMBIENTE e SALUTE

Piano di Settore VI-LIMITAZIONE alla CIRCOLAZIONE PRIVATA 2005-2015

VI.2-Piano Particolareggiato L'INQUINAMENTO dell'ARIA 2005-2015

Oggetto tavola n° VI.2.2 Stato Attuale e Futuro della QUALITA' dell'ARIA

Red. Maggio 2007

Scale: 1/25000

Legenda: **PM10 e NO2**

Scale: 1/25000

Red. Maggio 2007

La mappa riporta le medie annuali stimate dal modello, secondo la scala cromatica indicata in legenda. L'area in cui è superato il valore di 40 µg/m³ (limite di legge della media annuale al 2005) è delimitata da una isolina più spessa.

Media annuale di PM₁₀ (µg/m³)

<35
35-39.99
40-45
45-50
50-55
55-60
60-65
65-70
70-75
75+

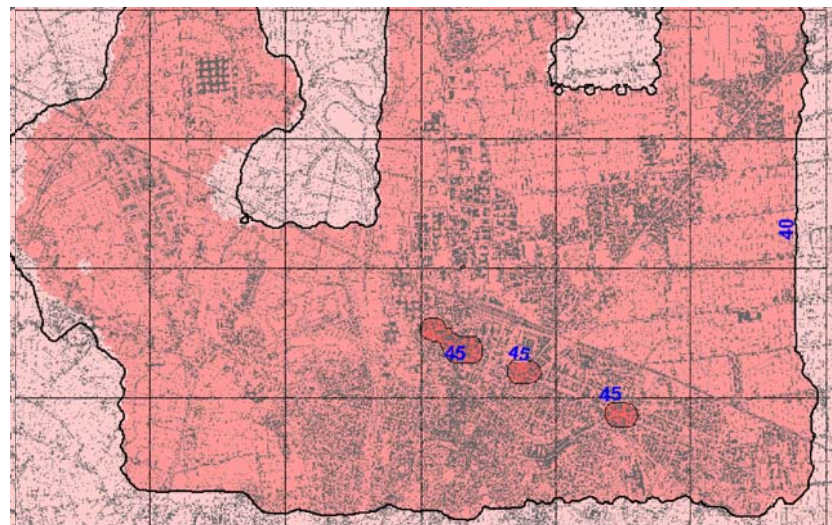
FONTE ARPA (Provincia Forlì-Cesena)

La mappa riporta le medie annuali stimate dal modello, secondo la scala cromatica indicata in legenda. L'area in cui è superato il valore di 40 µg/m³ (limite di legge della media annuale al 2010) è delimitata da una isolina più spessa.

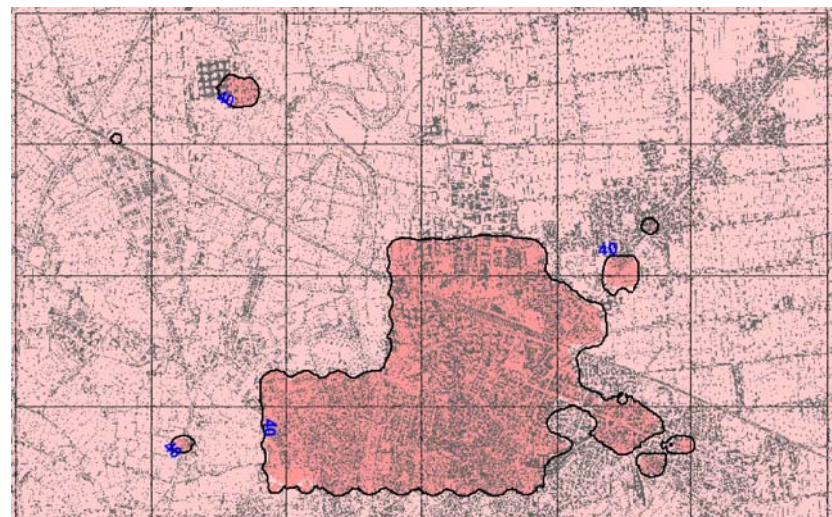
Media annuale di NO₂ (µg/m³)

<30
30-39.99
40-50
50-60
60-70
70-80
80-90
90-100
100-110
110-130

PM10 STATO ATTUALE e FUTURO (polveri sottili)

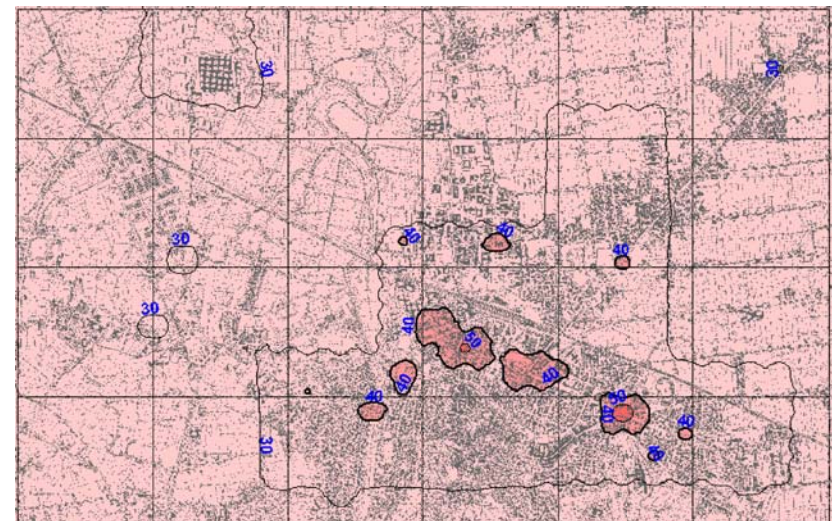


PM₁₀ - Area 2 - Cesena - Situazione ATTUALE-Media annuale

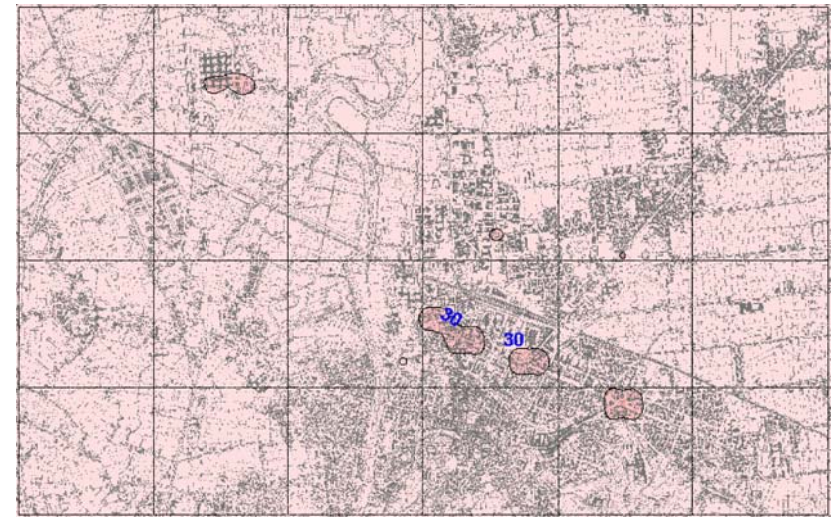


PM₁₀ - Area 2 - Cesena - Situazione al 2010 con azioni-Media annuale

NO2 STATO ATTUALE e FUTURO (biossido d'azoto)



NO₂ - Area 2 - Cesena - Situazione ATTUALE-Media annuale



NO₂ - Area 2 - Cesena - Situazione al 2010 con azioni-Media annuale



Pianificazione di mobilità sostenibile - 3/3
L'ARIA PIU' PULITA

Tavola n.
VIII.1.1.

L'ARPA ha elaborato delle SIMULAZIONI sulla “futura” QUALITA' dell'ARIA (*dati ancora in forma di bozza, con risultati finali che saranno presentati entro l'autunno*), considerando i seguenti fattori per l'anno 2010:

- ▶ nuovi flussi di traffico (*vedere schede 66 e 67*) conseguenti al completamento della Secante, della “bretella-gronda” ed interventi di modifica sulla circolazione esistente (*in particolare corsie bus, come illustrato nella scheda 95*);
- ▶ miglioramento del parco auto con la sostituzione dei veicoli “non euro”.

Inoltre, anche ARPA non ha valutato la riduzione del 10% dei flussi veicolari previsti per l'aumento degli utenti del trasporto pubblico, bici, pedoni e moto (*vedere scheda 25*), e, quindi, nella realtà i dati rilevati dovrebbero essere ulteriormente migliori.

Le SIMULAZIONI dell'ARPA indicano un significativo miglioramento delle emissioni inquinanti su quasi l'intero centro urbano, fatta eccezione per il tratto est della Secante (*conseguenza attesa ed inevitabile*) e il Ponte del Risorgimento.

Quindi, secondo tali simulazioni, nel 2010 la **COMPONENTE TRAFFICO, in generale, INCIDERÀ MENO sull'INQUINAMENTO ATMOSFERICO.**

Nell'allegata tavola grafica (Tav. n. VIII.1.2.), sono evidenziate **le DIFFERENZE riscontrate tra la stato attuale delle emissioni e quelle future.**



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

D- Area MOBILITA' SOSTENIBILE
AMBIENTE e SALUTE

Piano di Settore
VII-SALVAGUARDIA AMBIENTALE
2005-2015

VIII.1-Piano Particolareggiato
PIANI ANTINQUAMAMENTO DELL'ARIA
2005-2015

Oggetto tavola n° VIII.1.2 scala 1:20000
SIMULAZIONI sulle variazioni
della QUALITA' dell'ARIA

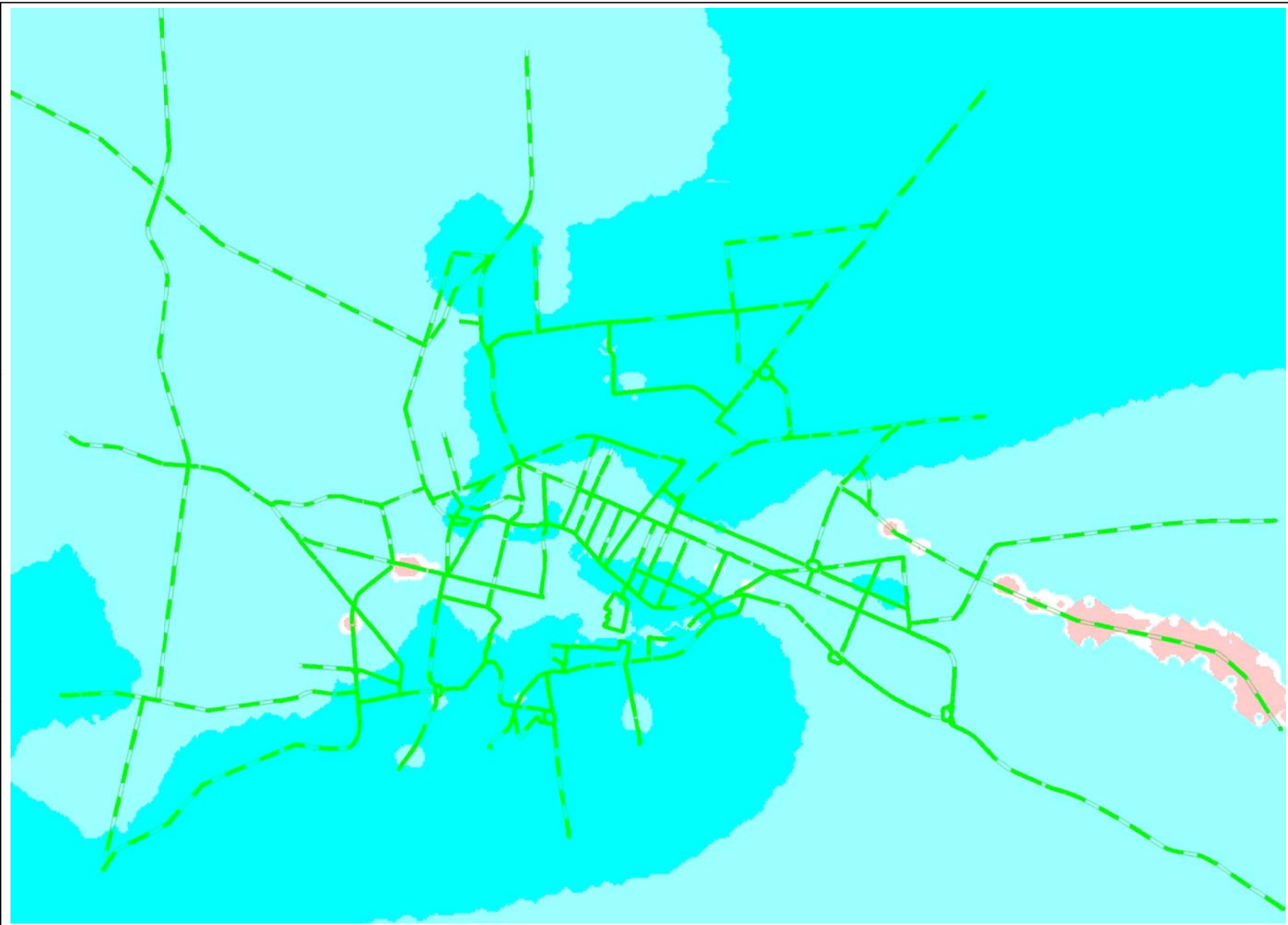
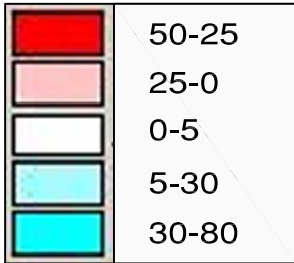
Data: Maggio 2007 Approvazione: luglio 2007

Elaborazioni di: **Studio Area Integrativa e Servizi**
S.p.A. Via S. Maria 10/12 47024 Cesena (FC) Tel. 0546/260001

Elaborazioni: **Studio Area Integrativa e Servizi**
S.p.A. Via S. Maria 10/12 47024 Cesena (FC) Tel. 0546/260001

Non sono garantite le esattezze dei dati e delle informazioni contenute in questa tavola. Le informazioni sono fornite a titolo informativo.

Variazione in % delle emissioni
da traffico del PM10
(*polveri sottili*)





Progetto di sviluppo della mobilità sostenibile - 1/6
ZONE A TRAFFICO LIMITATO

Progetto di sviluppo della mobilità sostenibile - 2/6
ZONE 30 a traffico pedonale privilegiato

Vedere indicazione delle “ZONE” nella Tavola n. VI. 1. 1.

► **OBIETTIVI e condizioni:**

- ▶ TUTELEARE le AREE RESIDENZIALI
- ▶ RIDURRE LA CONGESTIONE del TRAFFICO e della SOSTA
- ▶ CONTENERE l’INQUINAMENTO dell’ARIA, del RUMORE e degli SPAZI PUBBLICI
- ▶ VALORIZZARE gli SPAZI SOCIALI
- ▶ CONDIVIDERE le SCELTE con i residenti ed attività interessate

► **OBIETTIVI e condizioni:**

- ▶ CONDIVIDERE con RESPONSABILITA’ RECIPROCA il MOVIMENTO tra AUTOVEICOLI, PEDONI, CICLISTI e UTENTI DEBOLI
- ▶ TUTELEARE le AREE RESIDENZIALI e dei SERVIZI
- ▶ CONTENERE l’INQUINAMENTO dell’ARIA, del RUMORE e degli SPAZI PUBBLICI
- ▶ VALORIZZARE gli SPAZI SOCIALI

■ **AMPLIAMENTO ZTL per ORARI e tipologie di VEICOLI**

- INTERA AREA ENTRO MURA STORICHE
- VIALI ADIECENTI al CENTRO STORICO
 - Via CESARE BATTISTI (*tratto prossimo al centro storico*)
 - Viale FINALI e Viale CARDUCCI (*tratto con corsie bus*)
- AREE URBANE STORICHE ADIACENTI al centro storico
 - MADONNA delle ROSE (*parte*)
 - OSSERVANZA (*parte*)

■ **ZONE 30 a traffico pedonale privilegiato nei:**

- QUARTIERI RESIDENZIALI
 - Zona San Mauro, Zona Monte: attuata
 - Zona Pievesestina: attuata
 - Zona San Vittore e San Carlo: attuata
 - Zona Ponte Abbadesse
 - Zona Ippodromo, Zona Stadio
 - Zona S. Egidio, Zona Villa Chiaviche
 - Zona Martorano, S. Giorgio,
 - Zona Pioppa, Zona Calisese, ecc.
- AREE SCOLASTICHE
- PARCHI e LUOGHI di AGGREGAZIONE
- VIALI ADIECENTI al CENTRO STORICO

ESISTENTE
CSARSA

D. Area MOBILITA' SOSTENIBILE
 Piano di Settore
VI-LIMITAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE
 2009-2015

VI.1-Piano Particolareggiato
1a ZONE a TRAFFICO LIMITATO
 2009-2015

Questo tavola n° VI.1.1. scala 1/10000
 2009-2015
 2009-2015
 2009-2015

Autore: ...
 Disegnato: ...
 Verificato: ...
 Data: ...

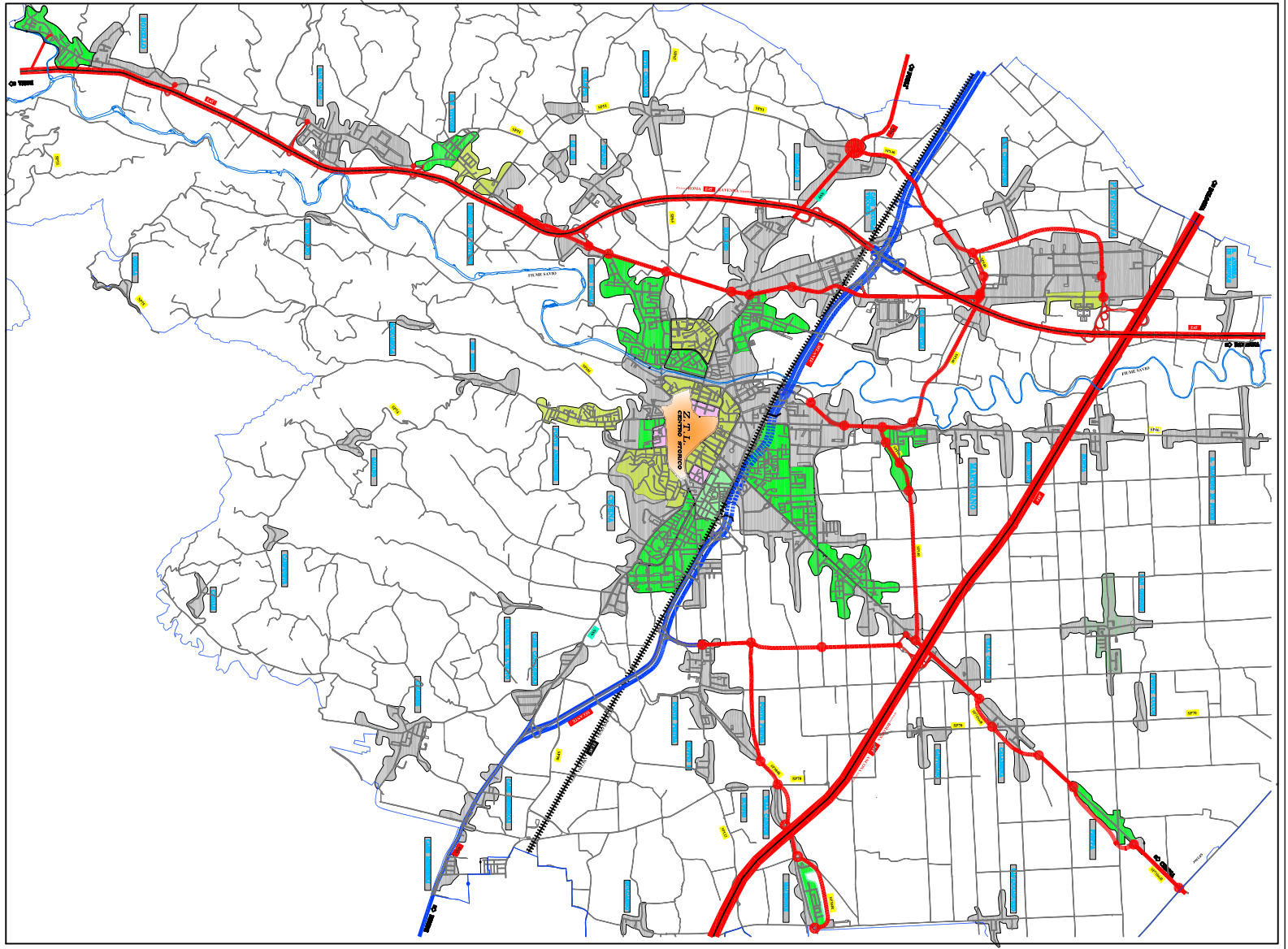
LEGENDA

- zone 30 - isole ambientali - esistenti
- zone 30 - isole ambientali - future
- zone a traffico limitato - esistenti
- zone a traffico limitato - future
- centri abitati

- Rete viaria PRIMAARIA (nazionale e interregionale)
- ALTROSSIANA (ASA)
- STRADE DI SCORRIMENTO (S.C.)

- Rete viaria PRINCIPALE (regionale e intercomunale)
- STRADA PRINCIPALE (S.P.)
- STRADA SECONDARIA (S.S.)
- STRADA TERZIARIA (S.T.)
- STRADA QUARTIERIA (S.Q.)
- STRADA DI QUARTIERE (S.Q.)

- ALTRE SINOLOGIE
- FURUSAVO
- COMUNE COMUNALE



Tav. PRIM 41