

COMUNE DI PRATO



Area Opere Pubbliche ed Ambiente



Programma Urbano Mobilità

Interventi 2004- 2006



PUM - Programma Urbano di Mobilità

- Istituito con l'art. 22 della legge 340/2000;
- Il Programma Urbano della Mobilità è uno strumento di programmazione per la gestione e lo sviluppo della mobilità urbana e comprensoriale;
- La Regione Toscana con del. Giunta Regionale n°1458 del 23.12. 2002, nell'ambito dei criteri per la ripartizione del fondo di rotazione per i servizi urbani di TPL, ha individuato gli elementi caratteristici della modalità progettuale dei PUM;
- L'orizzonte temporale di programmazione del PUM è di 10 anni.



PUM 2004-2006

- Il Programma Urbano della Mobilità è l'individuazione di un sistema di azioni, progetti, interventi, tra essi coordinati, per lo sviluppo della qualità della mobilità urbana;
- Il PUM 2004-2006 è il proseguimento e l'approfondimento tematico e lo sviluppo del PUM 2002-2004 già sostanzialmente attuato nel Comune di Prato;
- Il presente Programma costituisce la seconda tranche di interventi prioritari.



Obiettivi del PUM

- Governo della domanda di mobilità
 - Mobilità privata
 - Trasporto pubblico
 - Movimentazione delle merci
- Riduzione incidentalità e conseguente aumento della sicurezza delle varie modalità di circolazione



Struttura del Programma Urbano della Mobilità

- **Quadro conoscitivo:**

1. - Inventario della conoscenze
2. - Scenario presunto dalle previsioni urbanistiche

- **Quadro sintetico e coordinato degli interventi nei vari ambiti :**

1. Viabilità e Traffico
2. Trasporto Pubblico Locale
3. Sosta
4. Inquinamento atmosferico ed emissioni acustiche
5. Consumo energetico

1- Quadro Conoscitivo

(Inventario delle conoscenze)

Caratteristiche della domanda di trasporto

1. Zonizzazione dell'area.
2. Distribuzione della popolazione e delle attività;
3. Flussi di traffico e direzioni principali di origine-destinazione

Caratteristiche dell'offerta

1. Rete stradale, rete ferroviaria, rete tpl, rete mobilità debole;
2. Organizzazione della viabilità e della sosta;
3. Grafi delle reti e dei punti di interscambio

Caratteristiche prestazionali

1. Capacità delle strade e livelli di servizio
2. Sicurezza ed infrazioni
3. Inquinamento atmosferico ed acustico
4. Costi e ricavi produzione del TPL
5. Costi e ricavi della politica della sosta.



1- Quadro Conoscitivo

(Scenario presunto dalle previsioni urbanistiche)

□ **I riferimenti**

1. Previsioni del Piano Regolatore Generale della città (2001);
2. Previsioni di piani urbanistici e settoriali (PRUSST, PTC, ...)

□ **Coerenza degli scenari**

1. Gerarchizzazione della rete stradale;
2. Destinazione d'uso dei suoli;
3. Pedonalizzazione, riqualificazione del centro storico e delle frazioni storiche.



2- Quadro degli interventi

- **Ambiti di intervento :**
 1. - Viabilità primaria di scorrimento
 2. - Trasporto pubblico
 3. - Trasporto merci in ambito urbano
 4. - Viabilità urbana
 5. - Sosta
 6. - Mobilità ciclistica
 7. - Informazione in tempo reale



La graduazione delle priorità

- La sintesi tra l'analisi della situazione attuale della mobilità, le sue necessità di incremento e la presa d'atto degli elementi di criticità, è il criterio per impostare il programma di progressione degli interventi.
- Elemento indispensabile per una corretta gestione del programma è l'educazione ad un corretto uso dei servizi, siano essi stradali che di TPL.



La strategia per gli interventi prioritari

1. Potenziare e fluidificare la viabilità principale in modo da indurre su queste strade l'intera quota del traffico di attraversamento e ridurre l'utilizzo della rete minuta urbana;
2. Potenziare il servizio di trasporto pubblico locale in particolare il sistema LAM;
3. Potenziare il servizio di trasporto pubblico di area metropolitana con le fermate di S. Paolo e Mazzone della metropolitana di superficie;
4. Potenziare lo scambio intermodale: connettere la viabilità principale ed il sistema di TP con parcheggi di interscambio di adeguata capacità, visibilità e accessibilità;
5. Sviluppare il progetto del sistema tranviario: progetto preliminare della rete e progetto definitivo della prima tratta.



Gli interventi a corollario

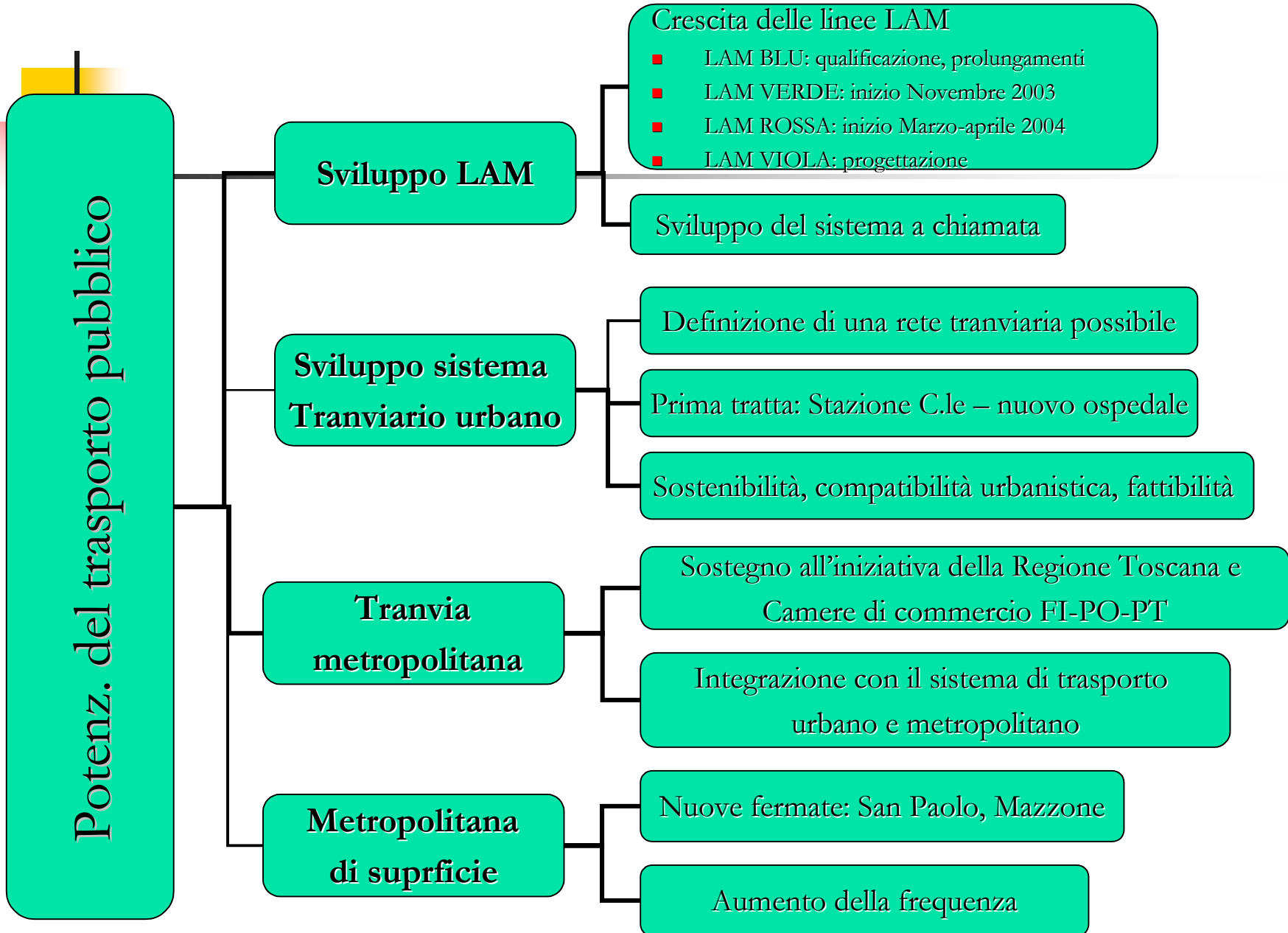
1. Incrementare la qualificazione e conseguente pedonalizzazione delle zone storiche delle frazioni;
2. Potenziare il drenaggio veicolare nord-sud;
3. Proseguire negli interventi di modulazione del traffico per riduzione incidentalità;
4. Istituzione e realizzazione di " zone 30 Km./h" per riduzione incidentalità;
5. Incentivare e promuovere forme associative per la logistica in ambito urbano;
6. Sviluppare forme di mobilità alternativa (ciclabile);
7. Sviluppare forme di mobilità collettiva (car pooling e car sharing);
8. Sviluppare il sistema informativo cittadino, sulla mobilità, sui parcheggi, etc....



La struttura della infrastrutturazione della mobilità

Il complesso dei concetti espressi vanno armonizzati e sintetizzati in un quadro strategico unico, semplice e di immediata comprensibilità

1 – Potenziamento Trasporto Pubblico



Sviluppo LAM- crescita delle linee

■ Qualificazione LAM BLU

- ❖ Prolungamento fino a Centro L.da Vinci e connessione con il polo scolastico
- ❖ Miglioramento fluidità del percorso
- ❖ Raddoppio parcheggio via Nenni, costruzione parcheggio questura Est
- ❖ Verifica qualità del servizio

■ Qualificazione LAM VERDE

- ❖ Affinamento percorsi, prolungamento in via Isola di Lero
- ❖ Costruzione passerella di collegamento "il Guado – carcere"
- ❖ Verifica qualità del servizio

■ Istituzione LAM Rossa

- ❖ Infrastrutturazione della linea
- ❖ Costruzione parcheggio di interscambio Galcetello

■ Progettazione LAM Viola

- ❖ Costruzione parcheggio "Il Rosi" (accordo Comune di Campi B.)



Sviluppo del sistema tranviario urbano -1-

- **Il tram su sede vincolata quale naturale approdo dello sviluppo del sistema LAM**
 - Il limite di capacità del sistema Lam.
 - La necessità di linee a grande capacità di trasporto
 - La rete possibile del sistema tram
 - La fattibilità preliminare della rete
 - La compatibilità urbanistica
 - L'impatto ambientale
- **Il progetto della prima tratta : Nuovo ospedale – Stazione**
 - Il progetto del tracciato : i punti critici, gli approfondimenti ed il confronto .
 - I magazzini e le officine : primi interventi
 - Il nodo Stazione Centrale
 - Le ipotesi di finanziabilità.



Sviluppo del sistema tranviario urbano -2-

- **Le connessioni tra la linea tranviaria e la rete di TPL su gomma**
 - Analogie tra il sistema di TPL e la rete arteriosa o rete idraulica in genere
 - Il progetto delle connessioni
 - Lo " Schema strutturale del Trasporto Pubblico Metropolitano



Tranvia metropolitana

- Fattibilità preliminare di una sistema tranviario a sud:
 - Collaborazione e sostegno all'incarico per lo studio di fattibilità promosso dalla Regione Toscana e finanziato dalle Camere di Commercio di Firenze-Prato-Pistoia.
 - Sostenibilità dell'area Fi-Po-PT di una infrastruttura complementare alla ferrovia
 - La Tranvia Metropolitana come infrastruttura di sviluppo sostenibile
 - Studio delle ipotesi di connessione tra il sistema tranviario urbano e metropolitano.

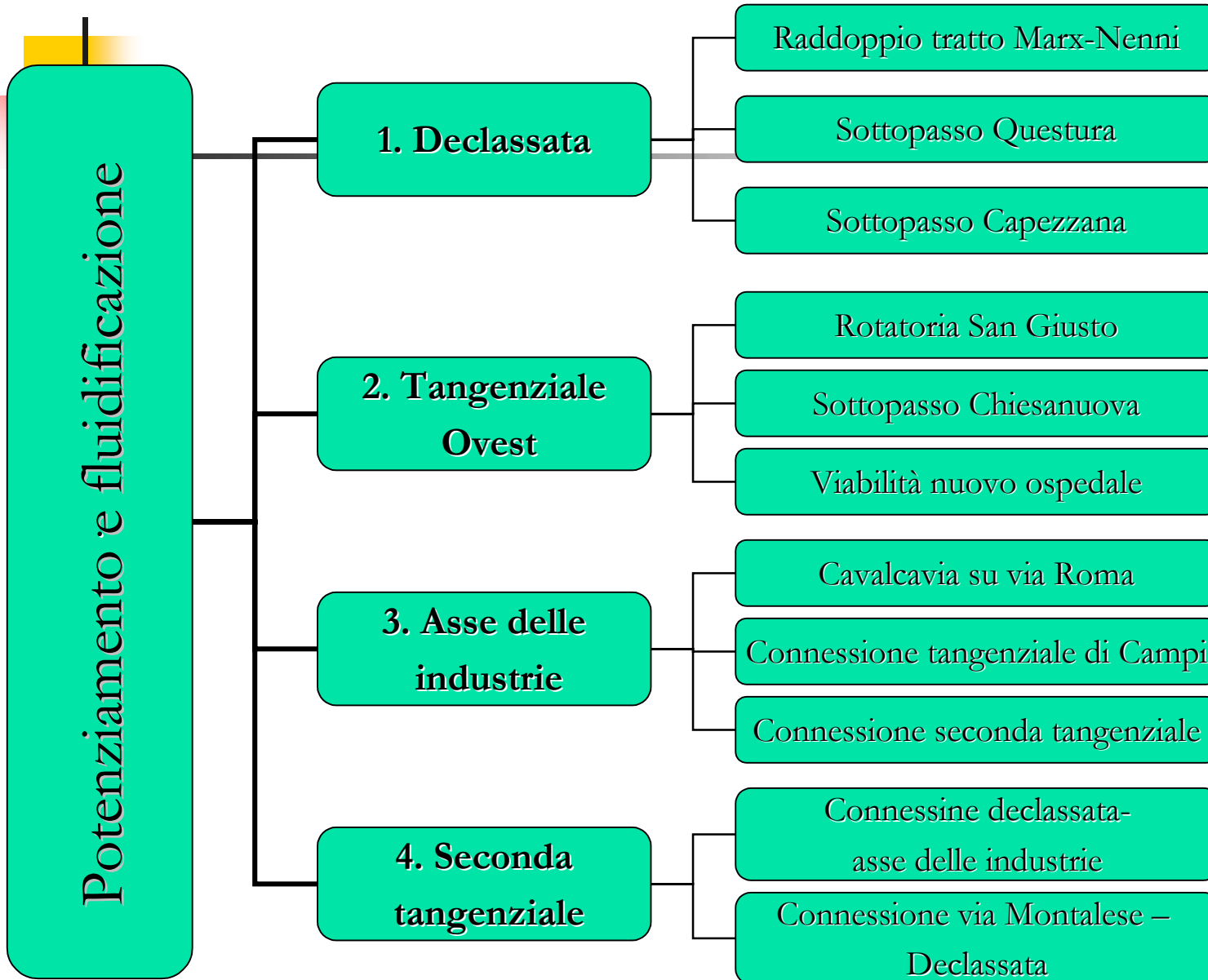


Metropolitana FS di superficie

Firenze Prato-Pistoia

- Fermata S.Paolo :
 - Costruzione parcheggio di interscambio con connessione alla 1° tangenziale
- Fermata Mazzone
 - Costruzione parcheggio di interscambio

2 – Interventi sulla viabilità principale



Il potenziamento della viabilità primaria 1



- **Asse delle industrie:**

- ❖ Cavalcavia via Roma/via Paronese ;
- ❖ Prolungamento fino a tangenziale di Campi B.;
- ❖ Separazione tra le carreggiate
- ❖ Eliminazione incroci pericolosi

- **Seconda Tangenziale :**

- ❖ Attuazione accordo di programma già stipulato per tratto tra via Montalese e V.le Leonardo da Vinci
- ❖ Progettazione del tratto tra V.le Leonardo da Vinci e Asse Industrie- Quarrata.

Il potenziamento della viabilità primaria 2



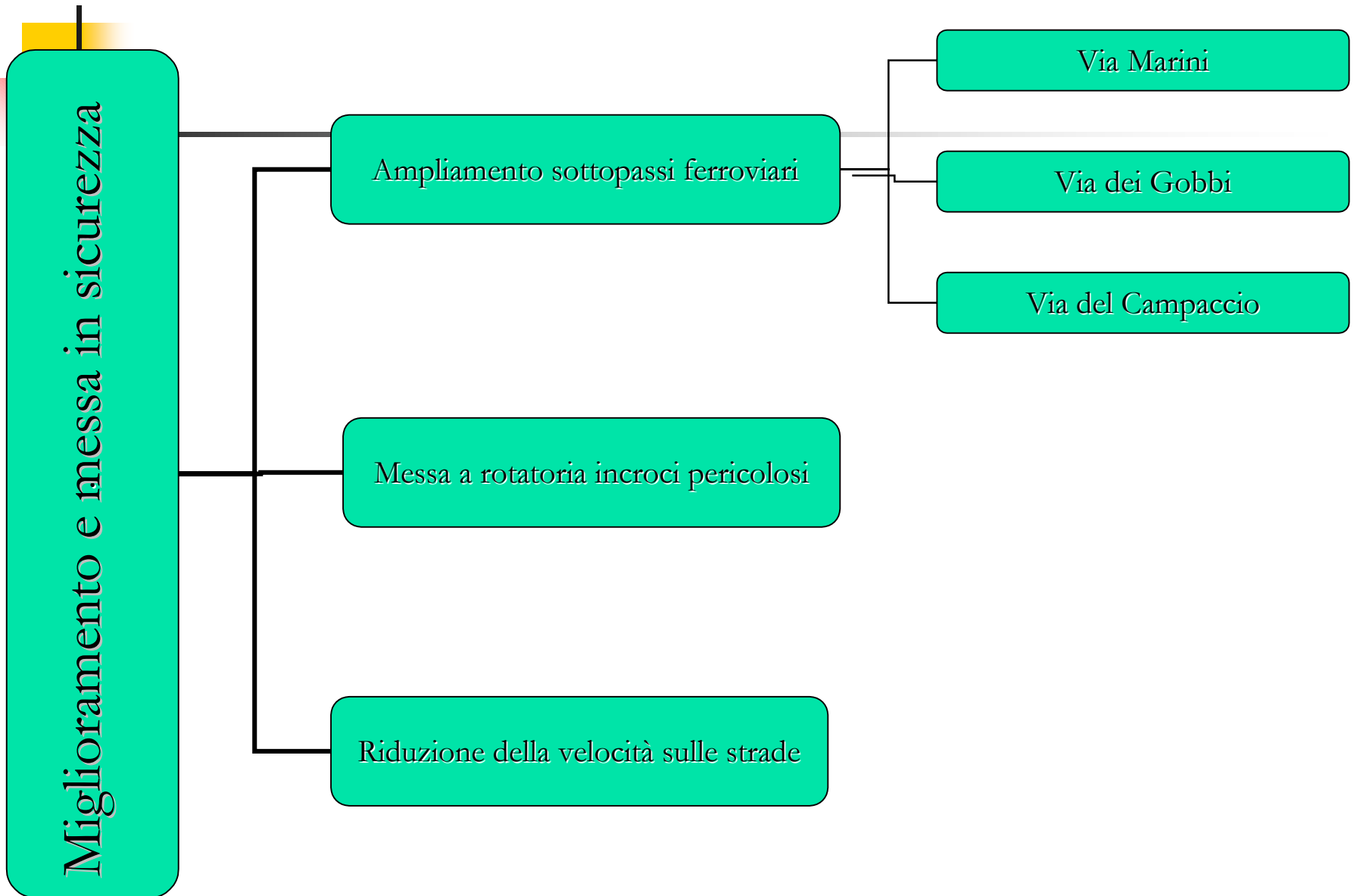
- **Viale Leonardo da Vinci :**

- ❖ Sottopasso questura ;
- ❖ Sottopasso Capezzana ;
- ❖ Raddoppio tratto via Marx- via Nenni

- **Tangenziale Ovest :**

- ❖ Passerella pedonale via Cava
- ❖ Sottopasso via Montalese loc. Chiesanuova
- ❖ Sottopasso e rotatoria di connessione via S.Paolo-via Foscolo (viabilità nuovo ospedale)
- ❖ Rotatoria S.Giusto

3 – Interventi sulla viabilità secondaria





Miglioramento del drenaggio Nord-Sud

- Le recenti ristrutturazioni urbanistiche effettuate ed in corso di effettuazione nella zona a nord della ferrovia Firenze- Pistoia , con l'aumento esponenziale del traffico privato impongono una serie di interventi infrastrutturali per permettere il miglioramento dei collegamenti tra le zone a nord ed a sud della ferrovia :
 - Ampliamento sottopasso FS via Marini ;
 - Ampliamento sottopasso FS via del Campaccio



Il sistema informativo cittadino della mobilità

- Le recenti disposizioni di legge di ulteriore limitazione del tasso di inquinanti nell'aria imporrà frequenti iniziative dell'Amministrazione volte a limitare l'uso del mezzo privato in ambito urbano.
- Per gestire al meglio una emergenza, comunque prevedibile, occorre dotare la zona urbana di opportune strutture di informazione in tempo reale per gli utenti.
- L'area che circoscrive l'ambito più densamente abitato della città,- è l'ara compresa tra il Viale L.da Vinci e la 1° Tangenziale.
- In corrispondenza degli interscambi su TO e L.da Vinci, dovranno perciò essere instalati opportuni pannelli informativi per comunicare, tra l'altro, la possibilità di accedere con il mezzo proprio all'area urbana (nuova delimitazione di ZTC)
- Varchi elettronici di accesso ZTL

Logistica in ambito urbano



- Vengono individuate aree di possibili piattaforme interscambio per la distribuzione merci in ambito urbano :
 - Interporto
 - Asse industrie
 - Incrocio V.le L.da Vinci- Tangenziale

Per questa categoria di intervento saranno sviluppati progetti e protocolli di intervento con le associazioni di categoria



Sviluppare forme di mobilità alternativa (ciclabile)

- Collegamento Pista Interporto – Passerella ex Bailey
- Collegamento Parco Cascine di Tavola- Parco del Bargo con ponte sull'Ombrone
- Passerella ciclopedonale di attraversamento via L. Rossi
- Passerella ciclopedonale di attraversamento Tangenziale Ovest in loc. S.Paolo
- Passerella ciclopedonale di attraversamento Tangenziale Ovest in corrispondenza di via Cava
- Sviluppo rete di servizio al centro città



Sviluppo politica della sosta

- Project financing parcheggio via Giannone
- Project financing parcheggio via Arc. Martini
- Protocolli di condivisione e sviluppo parcheggi residenti cinta muraria e non
- Sostegno ed incentivazione iniziative private per sviluppo sosta pertinenziale



LE PRIORITA' -1 -

- Lo Sviluppo della Rete LAM
- La progettazione preliminare della rete Tranviaria
- La progettazione esecutiva della prima linea di Tram
- L'esecuzione delle seguenti opere di infrastrutturazione :
 - Raddoppio declassata tra via Roma e via Nenni
 - Eliminazione incrocio Chiesanuova
 - Eliminazione incrocio via Cava
 - Viabilità tra via S.Paolo e via Foscolo (nuovo ospedale)
- La sottoscrizione di protocolli per lo sviluppo della logistica



LE PRIORITA' - 2 -

- La realizzazione di interventi per l'informazione in tempo reale sulla rete principale
- Gli interventi di correzione e modulazione della viabilità urbana :
- La realizzazione del collegamento ciclabile tra l'Interporto e la passerella ex Bailey

