

## 2.6 Rete Urbana

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.6 - RETE URBANA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 275</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Traffico passeggeri Aeroporto Marconi in crescita, pianificazione capienza People Mover risale al 2009 (prima dell'arrivo di Ryan Air): Si chiede che oltre al People Mover siano previsti altre modalità collettive di raggiungimento dell'aeroporto, ripristinando una linea dedicata come avviene in tutti i moderni aeroporti.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il contributo è accolto parzialmente poiché, sebbene il collegamento diretto tra aeroporto e stazione ferroviaria verrà effettuato dal Marconi Express (servizio veloce e altamente competitivo in termini di tempo rispetto al sistema attuale su gomma), l'amministrazione intende tuttavia garantire un servizio di trasporto pubblico su gomma di linea che però non sia in concorrenza con il People Mover.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.6 - RETE URBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 276**
**Proponente**
**A.N.M.I.C.**
**Contenuto sintetico**

Sviluppo di una linea TPL urbana periferica per collegare le periferie della città di Bologna, in particolare si suggerisce di collegare i vecchi quartieri Saragozza, Reno, Navile, San Donato, San Vitale, Mazzini, San Ruffillo utilizzando i viali Gozzadini, Panzacchi, Aldini a sud della città per chiudere il cerchio.

**Deduzioni**

Il contributo viene accolto in maniera parziale poiché trova riscontro nella volontà del piano di rivedere integralmente l'assetto delle linee bus urbane con l'entrata in esercizio della rete tramviaria ma non è escluso che nel breve periodo, a parità di risorse, possano essere fatte delle piccole modifiche di rete. Il PUMS però, quale piano strategico di lungo termine, pianifica le reti ed i servizi del TPM, in particolare dei servizi appartenenti alla rete portante, lasciando alle successive fasi di progettazione di dettaglio la programmazione dei servizi complementari su gomma. Tuttavia, le indicazioni presenti verranno riportate negli opportuni tavoli di lavoro.

**Accoglimento**
**ACCOLTA PARZIALMENTE**
**Modifica eventuale al Piano**

Modifica paragrafo 5.5.5. " Quindi, in previsione dell'entrata in esercizio dei servizi della rete portante (tram e filobus) saranno definiti i tracciati delle linee della rete di adduzione e complementare alla precedente (urbane e suburbane) e la programmazione delle corse giornaliera. "

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.6 - RETE URBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 277**
**Proponente**
**PG 5804**
**Contenuto sintetico**

Eliminare la ciclabile dei viali e sostituirla con un mezzo elettrico PT.

**Deduzioni**

L'osservazione non è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che è in contrasto con quanto previsto dal Biciplan Metropolitano e, più in generale, con l'obiettivo di incentivare la mobilità ciclistica nel capoluogo attraverso il potenziamento della rete e dei percorsi dedicati. Attualmente la ciclabile in oggetto segue, per la quasi totalità del suo sviluppo, le linee filoviarie circolari dei viali (32 e 33).

**Accoglimento**
**NON ACCOLTA**
**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.6 - RETE URBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 278**
**Proponente**
**PG 6862**
**Contenuto sintetico**

Centrale semaforica di Bologna avrebbe delle possibilità molto maggiori di quello per cui viene sfruttata. Sarebbe utile per la preferenziazione dei mezzi TP.

**Deduzioni**

A Bologna attualmente è già in funzione la Centrale Unica Semaforica che verrà ulteriormente sviluppata, soprattutto con l'entrata in esercizio delle linee tranviarie ed il conseguente riassetto delle linee urbane. Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, non entra nel merito della programmazione della centrale semaforica ma ne prevede l'utilizzo come strumento principale per migliorare le prestazioni del trasporto pubblico, aumentandone la velocità commerciale dei mezzi a scapito di quella dei veicoli privati, insieme ad interventi di preferenziazione dei mezzi pubblici.

**Accoglimento**
**ACCOLTA PARZIALMENTE**
**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.6 - RETE URBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 279**
**Proponente**
**PG 15607**
**Contenuto sintetico**

Bus jolly: i cittadini con applicazione o telefono prenotano i bus fuori orario disponibili come taxi.

**Deduzioni**

Il contributo non può essere accolto poiché, sebbene si condivida il principio di poter usufruire del servizio di TPL su gomma anche al di fuori del classico orario di servizio, una modalità come quella proposta sarebbe insostenibile sotto il profilo economico. Il PUMS, per cercare di soddisfare la richiesta di servizi al di fuori degli orari di servizio, prevede un potenziamento del servizio nei giorni festivi e negli orari notturni, supportato dai servizi di bike e car sharing.

**Accoglimento**
**NON ACCOLTA**
**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.6 - RETE URBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 280**
**Proponente**
**PG 15607**
**Contenuto sintetico**

Bus di quartiere: porta i cittadini in centro ogni 10 minuti.

**Deduzioni**

L'osservazione fa riferimento a temi non compatibili con il livello di dettaglio del PUMS; al contempo, non sarà comunque rimandato a successivi strumenti di programmazione e pianificazione della rete urbana del TPL in quanto del tutto incompatibile con le caratteristiche proprie dei servizi extraurbani e suburbani del TPL su gomma. Tale tipologia di servizi, infatti, si prefigge l'obiettivo di collegare in modo efficace il capoluogo e i comuni contermini, garantendo al contempo la raccolta capillare della domanda nelle aree attraversate; per tale ragione, è affidato al SFM e al Metrobus, nei casi particolari laddove la rete stradale consenta l'inserimento di corsie preferenziali, il compito di garantire collegamenti diretti e più veloci grazie al minor numero di fermate attraversate a parità di lunghezza dei tracciati su tutto il territorio metropolitano.

**Accoglimento**
**NON ACCOLTA**
**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.6 - RETE URBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 281**
**Proponente**
**A.MO BOLOGNA**
**Contenuto sintetico**

Per la linea 14 deve essere completata la filoviarizzazione che non funziona da Via Massarenti (fermata Giambologna) al deposito Due Madonne, e viceversa, a causa della mancanza della sottostazione di alimentazione di quel tratto.

**Deduzioni**

Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, non entra nel merito degli interventi puntuali sulla rete del trasporto pubblico urbano, tuttavia il completamento della linea 14 fino al deposito 2 Madonne è già previsto dal Comune di Bologna.

**Accoglimento**
**NON DI COMPETENZA**
**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.