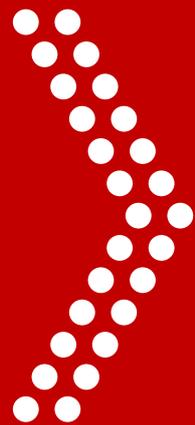


**CENTRO DI MOBILITÀ
DI SAN BENEDETTO VAL DI SAMBRO
PROGETTO DI FATTIBILITÀ
TECNICA ED ECONOMICA**

Sintesi divulgativa



INDICE

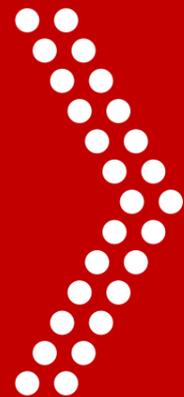
1. IL CENTRO DI MOBILITÀ

1.1	Finalità	7
1.2	Stato dei luoghi	9
1.3	Indirizzi progettuali	11
1.4	Temi di progetto	13

2. IL PROGETTO

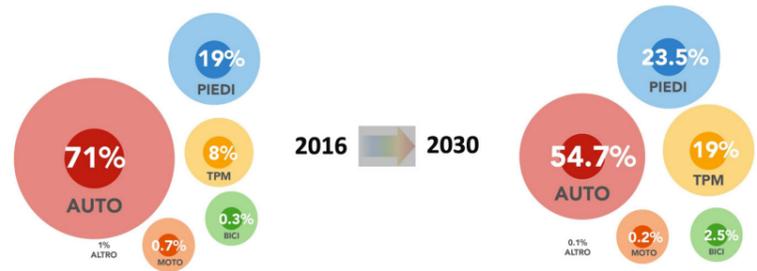
2.1	Ambiti di intervento	17
2.2	Interventi	19
2.3	Visioni future	31

3. I NUMERI DEL NUOVO HUB INTERMODALE 39



1

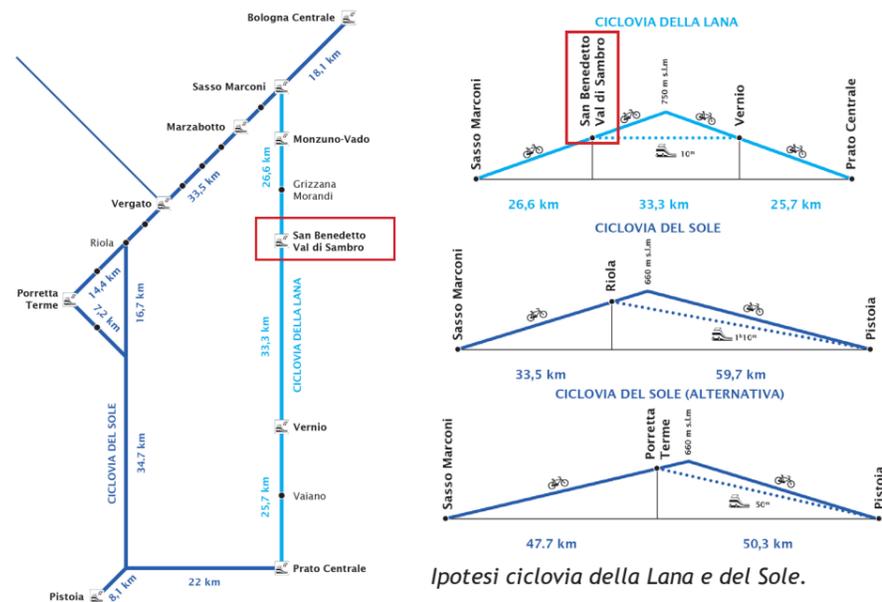
IL CENTRO DI MOBILITÀ



Obiettivi del PUMS per l'Unione dell'Appennino.



Schema di rete proposto nello Scenario a regime (oltre lo Scenario PUMS - 2030).



Ipotesi ciclovia della Lana e del Sole.

1.1 FINALITÀ

Obiettivi PUMS e ruolo del TPM

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile promosso dalla Città Metropolitana e dal Comune di Bologna ha come suo principale obiettivo, nell'orizzonte 2030, quello di ridurre gli spostamenti in auto in favore di soluzioni più sostenibili.

La riduzione del 28% della ripartizione modale del mezzo auto corrisponde a circa 440.000 spostamenti da ridistribuire tra bici, Trasporto Pubblico Metropolitan (TPM) e piedi.

Per l'Unione dell'Appennino la riduzione della quota di ripartizione modale legata all'auto è più limitata (dal 71% a circa 55%) e bilanciata

per lo più dal TPM (dall'8% al 19%).

Tra gli interventi più rilevanti introdotti dal PUMS per il TPM c'è il potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitan (SFM) con un incremento del numero di treni in transito sulle diverse linee ferroviarie metropolitane per garantire una frequenza per lo meno di 15' nelle ore di punta e di 30' in quelle di morbida nelle stazioni principali del sistema e l'individuazione di 30 Centri di Mobilità sul territorio della Città Metropolitana (9 nel capoluogo e 21 nel territorio metropolitano) classificandoli in base alla loro funzione e

collocazione geografica.

I Centri di Mobilità ricoprono il ruolo di nuove porte di accesso al territorio metropolitano essendo sia nodi strategici per il TPM che hub intermodali a supporto della rete ciclistica e cicloturistica metropolitana (Bicipolitana). Sono inoltre pensati come nuovi architravi della riorganizzazione urbana in quanto ambiti prioritari di rigenerazione urbana con possibilità di insediamento di nuove polarità urbane e servizi a supporto delle reti ecologiche, rispondendo contemporaneamente alle esigenze di cittadini, pendolari e turisti.

Infrastrutture e servizi previsti dal PUMS

Il PUMS prevede, per il Centro di Mobilità di San Benedetto Val di Sambro, modifiche alle infrastrutture e servizi che riguardano la ciclabilità e il trasporto pubblico su gomma e ferro.

Ciclovia della Lana.

È un itinerario ciclabile che corre lungo la Val di Setta e collega Bologna con Prato risultando una possibile alternativa alla ciclovia del Sole per raggiungere la Toscana. È pensata sia per un uso cicloturistico che per la mobilità quotidiana dei centri abitati appenninici situati in valle.

Rete trasporto pubblico.

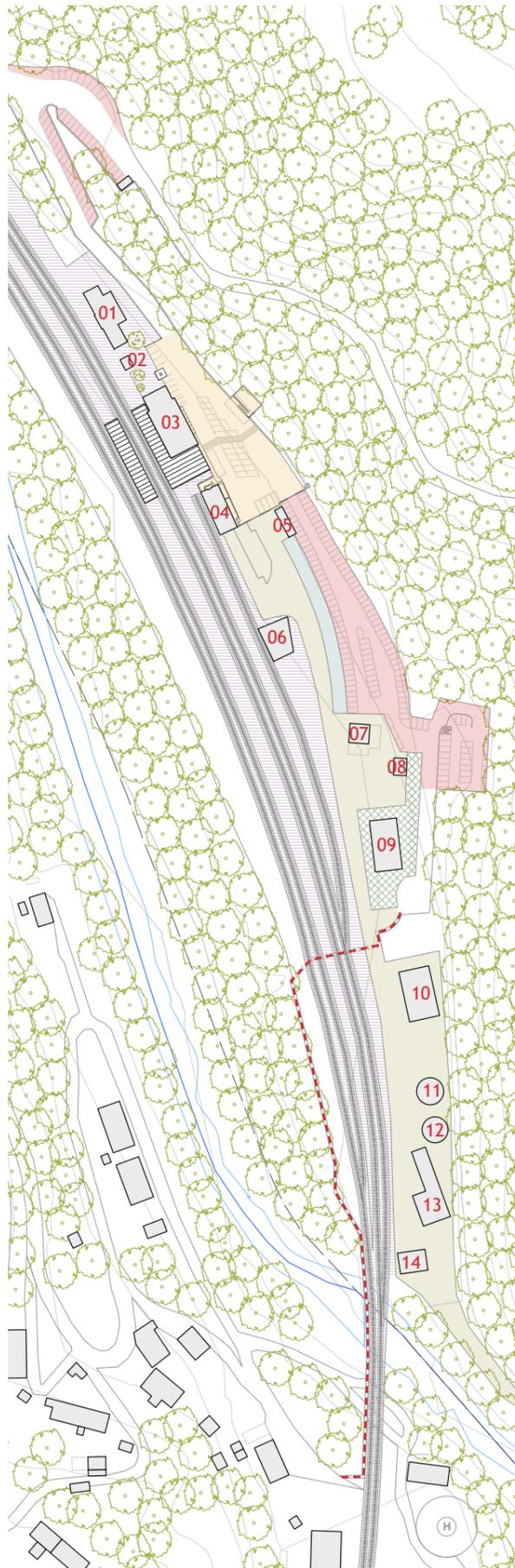
I collegamenti da e verso la stazione saranno garantiti dalla linea di III livello potenziato (un bus almeno ogni 60 minuti) Monzuno Vado stazione - S. Benedetto VS stazione con un servizio della rete e dalle linee di III livello (un bus almeno ogni 120 minuti) S. Benedetto VS stazione - San Giacomo, S. Benedetto VS stazione - Castel dell'Alpi Piazzale Cimitero e Castiglione dei Pepoli - Bivio Ca' Martino.

Rete SFM.

La linea S1 (Porretta T. - Bologna C.le - Prato C.le) sulla quale insiste la stazione di San

Benedetto Val di Sambro sarà caratterizzata da un servizio cadenzato ai 15' in entrambe le direzioni, omotachico, passante su Bologna C.le, con fermata in tutte le stazioni/fermate ed esteso per l'intera giornata.

Il potenziamento del servizio ferroviario prevede l'incremento del numero dei treni in transito nella stazione di San Benedetto VS nel giorno feriale dai 51 attuali agli 88 dello scenario PUMS (+73%) con un raddoppio della frequenza attuale (da 30' a 15' minuti nell'ora di punta e da 60' a 30' nell'ora di morbida).



LEGENDA AREE

RIFERIMENTO	DESCRIZIONE	SUPERFICIE	USO
	Piazzale stazione	2130 mq	Pubblico
	Zone adibite a parcheggio	3320 mq	Pubblico
	Aree RFI per il cantiere dei lavori sulla linea Prato-Bologna	6240 mq	Privato
	Binario morto (RFI)	475 mq	Privato
	Pensiline per l'attesa dei treni	600 mq	Pubblico
	Area di pertinenza PolFer	765 mq	Privato
	Area di pertinenza ferroviaria	-	-
	Percorso pedonale verso la frazione di Spianamento	290 ml	Pubblico

LEGENDA FABBRICATI

RIFERIMENTO	DESCRIZIONE	SUPERFICIE	PIANI
01	Locali a servizio area ferroviaria*	2130 mq	2
02	Servizi igienici	20 mq	1
03	Fabbricato viaggiatori	360 mq	2
04	Bar pendolino + Uffici RFI	160 mq	2
05	Locale Tecnico RFI*	46 mq	1
06	Copertura area stoccaggio RFI	175 mq	-
07	Deposito RFI*	70 mq	1
08	Magazzino RFI*	40 mq	1
09	Residenze PolFer	250 mq	3
10	Edificio RFI*	285 mq	2
11	Cisterna	105 mq	-
12	Cisterna	105 mq	-
13	Ricovero Mezzi Cantiere RFI*	280 mq	1
14	Locali ad uso di RFI*	105 mq	1

1.2 STATO DEI LUOGHI

Stazione.

I fabbricati ad uso pubblico insistono sull'area immediatamente adiacente ai binari: la sala d'attesa è collocata al primo piano del fabbricato viaggiatori così come gli spazi del bar "Il Pendolino" posizionati al primo piano dell'altro fabbricato.

Mobilità pedonale.

Dato il contesto non urbano in cui la stazione si inserisce, la maggior parte delle utenze arriva utilizzando un mezzo di trasporto privato o pubblico. Sono assenti percorsi pedonali dedicati e il tragitto tra le aree di sosta e la stazione avviene in promiscuo con i mezzi motorizzati. I collegamenti con i centri abitati limitrofi sono garantiti da percorsi escursionistici.

Mobilità ciclistica.

Data l'orografia del luogo in cui si inserisce la stazione, la mobilità ciclistica è molto limitata. Non sono presenti all'interno dell'area percorsi ciclabili né spazi di sosta dedicati. L'accessibilità in bicicletta è possibile tramite la S.P. 60 in promiscuo con i mezzi motorizzati o tramite il sentiero escursionistico che collega la stazione alla frazione di Spianamento.

Mobilità pubblica.

L'accessibilità tramite il trasporto pubblico su gomma è garantita da due fermate autobus in corrispondenza del piazzale della stazione segnalate da una palina. Gli utenti delle linee 826, 856, 828 e 825 arrivano in stazione nella fermata dell'autobus sul lato ovest del piazzale, in prossimità dell'accesso ai binari ferroviari; partono dalla fermata sul lato est del piazzale.

Mobilità motorizzata.

L'auto è il mezzo principale che attualmente è utilizzato per raggiungere la stazione. Le zone destinate alle auto e al loro parcheggio sono disorganizzate e dislocate nella maggior parte delle aree esterne della stazione ad uso pubblico. La disponibilità di parcheggio complessiva consiste in 220 stalli dei quali 205 parcheggi non riservati, 15 riservati, 4 parcheggi moto / scooter.

I posti sono distribuiti principalmente in tre aree: nel piazzale antistante la stazione ferroviaria sono presenti 34 stalli di cui 15 riservati; nel parcheggio organizzato a raso a sud del piazzale della stazione sono presenti 105 stalli di sosta mentre nel parcheggio in struttura in cemento armato

sono invece presenti 33 stalli; in corrispondenza del bivio tra la S.P. 60 e via della Direttissima sono presenti 48 stalli dei quali 30 sulla provinciale e 18 su via della Direttissima.

Mobilità innovativa.

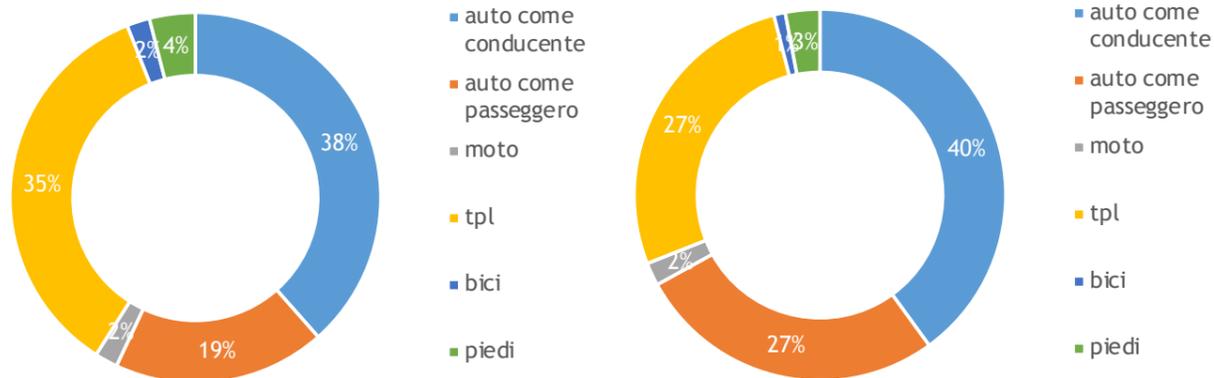
Sono presenti 2 stalli riservati per la ricarica elettrica.

Servizi.

Per quanto riguarda l'accessibilità, la stazione è dotata di elementi che permettono la fruizione degli spazi anche ai portatori di handicap; sono presenti delle rampe di accesso che collegano la quota del piazzale a quella dei binari; per il collegamento con i binari 2 e 3 è stato realizzato un sottopassaggio al quale si accede tramite scale o ascensore. Sono presenti anche dei percorsi tattili per i non vedenti. Per quanto riguarda l'attesa la sala al piano terra del fabbricato viaggiatori è dotata di un sistema informativo sulla mobilità dei treni in arrivo e in partenza e un servizio wi-fi. All'esterno accanto all'ingresso si trova la biglietteria self-service. I servizi igienici per i passeggeri sono ricavati in un ulteriore fabbricato di piccole dimensioni posizionato lungo il binario 1.



Ridefinizione più mirata dell'ambito di influenza del Centro di Mobilità.



Ripartizione modale degli accessi alla stazione di progetto nell'ipotesi che la quota di mobilità sostenibile raggiunga il 40%.

Ripartizione modale degli accessi alla stazione di progetto nell'ipotesi che la quota di mobilità sostenibile raggiunga il 30%.

1.3 INDIRIZZI PROGETTUALI

Principali temi emersi dall'analisi

Il **miglioramento dell'offerta** del trasporto pubblico su ferro previsto dal PUMS si tradurrà in un **incremento delle frequentazioni** (saliti+discesi) che passeranno dalle attuali 1.055 a 1.486 (+41%). L'aumento di 431 spostamenti eseguiti in treno tra lo scenario attuale e quello di progetto corrispondono ad un incremento di 216 utenti che frequentano la stazione per un **totale di 743 utenti**, rispetto agli attuali 527.

Relativamente alle **modalità di accesso alla stazione** si sono ipotizzati due scenari: uno

in cui il mezzo pubblico viene utilizzato per il 35% degli spostamenti da e verso la stazione, una quota del 59% legata al mezzo motorizzato privato e del 6% a bici+pie di; l'altro in cui l'autobus è utilizzato per il 27% degli spostamenti da e verso la stazione, una quota del 69% legata al mezzo motorizzato privato e del 4% per bici+pie di.

Incrociando le informazioni legate all'incremento dell'utenza ferroviaria con quelle legate al modal split emerge come **la domanda di sosta aumenterà in un numero compreso tra i**

230 e i 250 stalli, corrispondenti ad un aumento del 12%-22% rispetto all'attuale.

L'acquisizione di nuovi utenti da parte del trasporto pubblico su gomma dipenderà dalla capacità di innovare il servizio in base alle esigenze del territorio.

La **mobilità lenta** (bici e pie di) può essere interessante per le prospettive di **incremento delle presenze turistiche sul territorio** (Ciclovia della Lana e cammini escursionistici).

Raggio di influenza

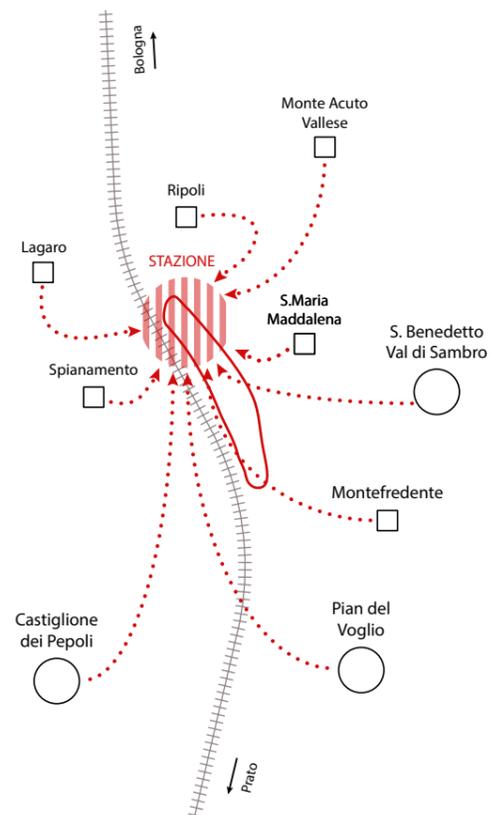
Rispetto al particolare contesto della Val di Setta, nel quale i capoluoghi comunali sono quasi sempre in quota, **la stazione di San Benedetto VS**, posta alla base della valle, si trova isolata dai centri abitati principali e separata dalle frazioni circostanti da barriere naturali e antropiche.

Il contesto urbanizzato del Centro di Mobilità è compreso interamente in un raggio di 250 m dalla stazione dei treni.

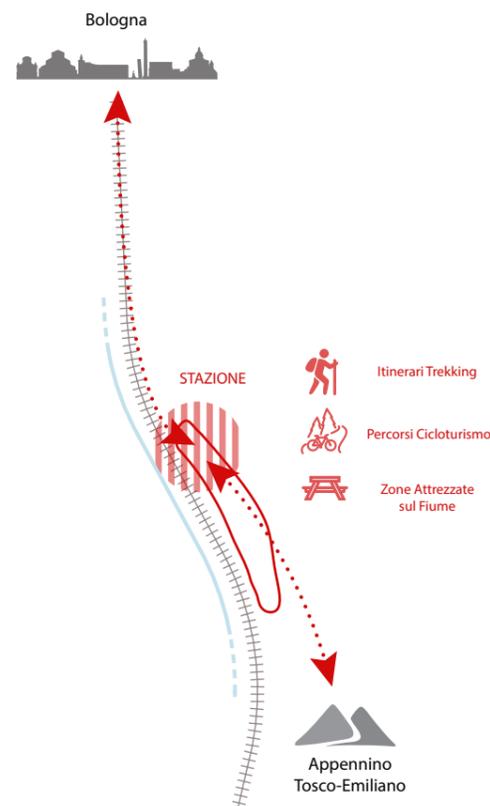
Entro un raggio di 500 m dalla stazione rientrano la frazione di Spianamento e parzialmente quella di Santa Maria Maddalena.

Viste le particolari condizioni insediative si è scelto di ridefinire l'**ambito di influenza del nuovo Centro di Mobilità**. Questo comprende l'**area della stazione** nella quale inserire tutti i servizi di interscambio modale (di prima zona), il **centro abitato di Spianamento**

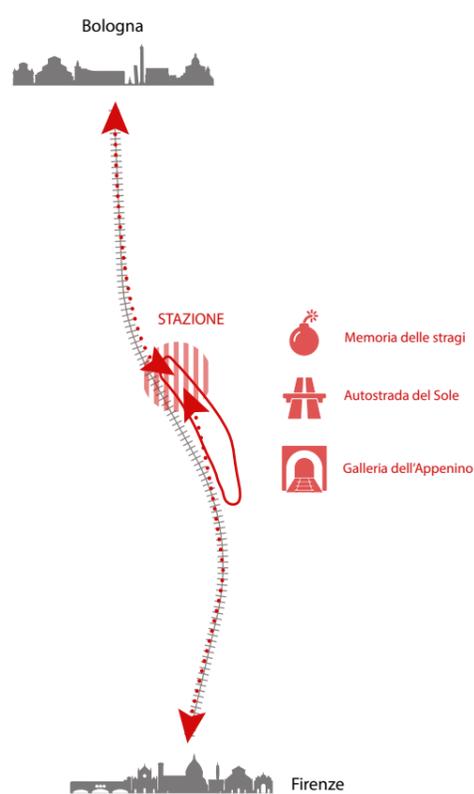
dove la possibilità di insediare nuovi servizi (di seconda zona) dipenderanno dalla possibilità di migliorare il collegamento con la stazione e, ultimi ma non meno importanti, i **corridoi della mobilità lenta** (collegamento alla Ciclovia Prato - Bologna e via Mater Dei fino a Lagaro e Santa Maria Maddalena) che permettono di riconnettere la stazione al territorio.



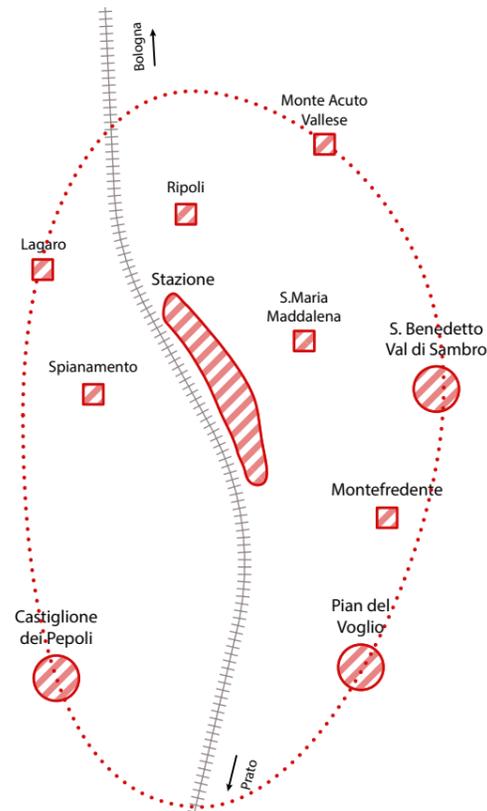
Scenario A: Il centro di mobilità come polo di maggiore attrattività per le utenze



Scenario B: La stazione come nuova porta per gli itinerari del trekking e del cicloturismo sul territorio dell'Appennino



Scenario C: Valorizzazione del valore storico della stazione e del suo territorio.



Scenario D: La nuova area della stazione si inserisce nel sistema delle frazioni.

1.4 TEMI DI PROGETTO

Fasi progettuali

Il nuovo Centro di Mobilità prevede degli interventi differenti a seconda degli orizzonti temporali di riferimento. Questi sono riferiti al **completamento dei lavori di adeguamento delle gallerie della linea Bologna-Prato** previsti per il 2025.

Scenario progettuale A, di breve termine.

Sono compresi quegli interventi mirati alla **riqualificazione delle aree esterne della stazione**, per offrire un servizio migliore a tutte le utenze e al contempo per attrarre nuovi

utenti verso il trasporto pubblico su ferro.

Scenari progettuale B e C, di medio termine.

Sono incluse quelle tipologie di intervento che serviranno a far diventare la stazione la nuova **porta di accesso turistico all'appennino tosco-emiliano** sia dal punto di vista di **valorizzazione e fruizione del territorio** sia dal punto di vista del racconto e della **memoria degli eventi che hanno interessato i luoghi in cui la stazione si inserisce.**

Scenario progettuale D, di lungo termine.

Una volta terminati i lavori di adeguamento delle gallerie della Direttissima e il conseguente processo di parziale dismissione di alcune aree, sarà possibile immaginare scenari futuri in cui viene a configurarsi una **nuova realtà strutturata che potrà diventare un nuovo luogo centrale e attrattivo per tutto il territorio.**

Obiettivi di progetto

Spazio identitario.

La zona antistante il fabbricato viaggiatori è configurata come una vera e propria **piazza a carattere prevalentemente pedonale**. La definizione di questo spazio centrale dovrà essere coadiuvata da interventi sui fronti che la circondano. L'**ingresso ai binari** dovrà essere reso maggiormente visibile ed accessibile. I **due monumenti sulle stragi** dovranno godere di una centralità adeguata al loro valore commemorativo con un eventuale ricollocazione.

Centro multi-modale.

L'idea principale per la riorganizzazione degli spazi esterni è di gerarchizzarli in base al tipo di flussi generati dei diversi mezzi di spostamento. **Pedoni, ciclisti e passeggeri del trasporto pubblico possono accedere direttamente**

alla stazione dal piazzale. Le fermate del trasporto pubblico sono posizionate a ridosso del piazzale pedonale in modo che i passeggeri non incontrino interferenze con il traffico veicolare. L'atteso **incremento della domanda di sosta auto** è bilanciato dalla realizzazione di un **parcheggio in struttura leggera**.

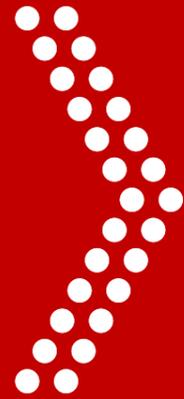
Paesaggio integrato.

La particolare collocazione geografica del Centro di Mobilità può essere l'occasione per rivedere l'infrastruttura come **elemento di connessione e di valorizzazione del paesaggio** migliorando i collegamenti verso la rete dei sentieri escursionistici che collegano verso la montagna e il fiume Setta. Un secondo aspetto è quello dell'**integrazione dell'infrastruttura con il contesto**. Le soluzioni progettuali dovranno

quindi cercare di fare entrare il verde all'interno dell'area, in modo da migliorarne il microclima, creare un ambiente più integrato con il contesto e mitigare le zone più infrastrutturate.

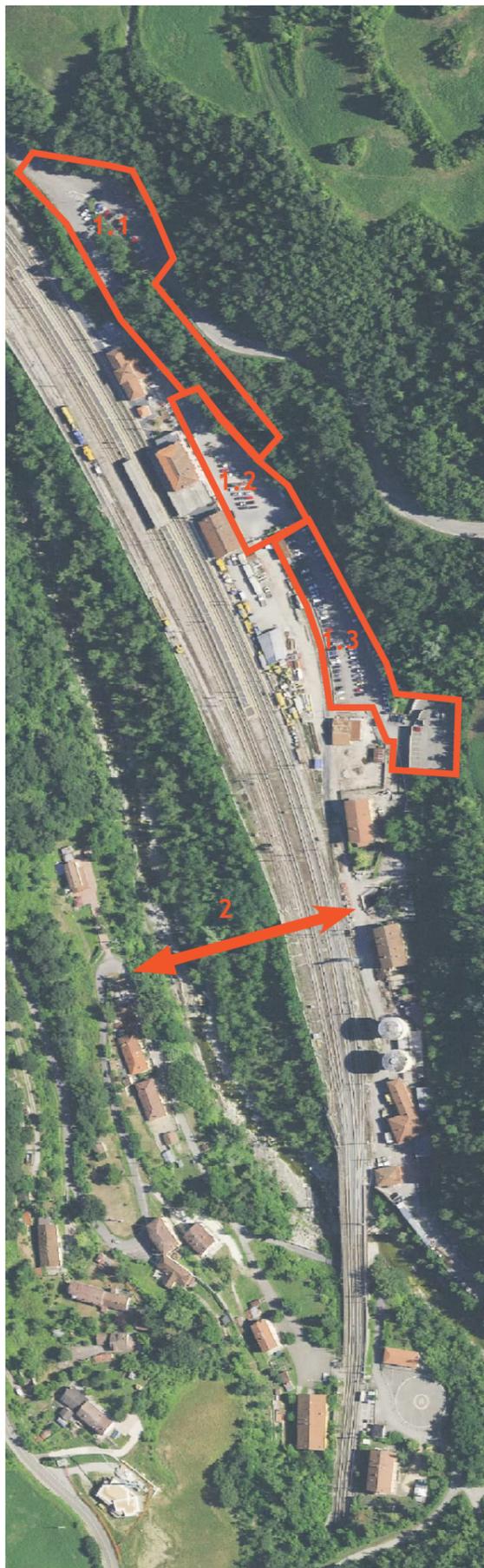
Nuova centralità.

La zona sud del sito della stazione è oggi utilizzata per la maggior parte come deposito funzionale ai lavori di adeguamento sulla linea ferroviaria che si svolgeranno fino al 2025. Il progetto del Centro di Mobilità può essere l'occasione per avviare una **riflessione sulle previsioni di utilizzo dell'area nel lungo termine**. La posizione baricentrica rispetto ai centri abitati si presterebbe ad individuare nell'area una **nuova centralità di interesse territoriale** connessa al Centro di Mobilità.



2

IL PROGETTO



2.1 AMBITI DI INTERVENTO

Interventi principali

I principali interventi nello scenario di breve termine riguardano principalmente tre aspetti.

La riqualificazione del piazzale della stazione.

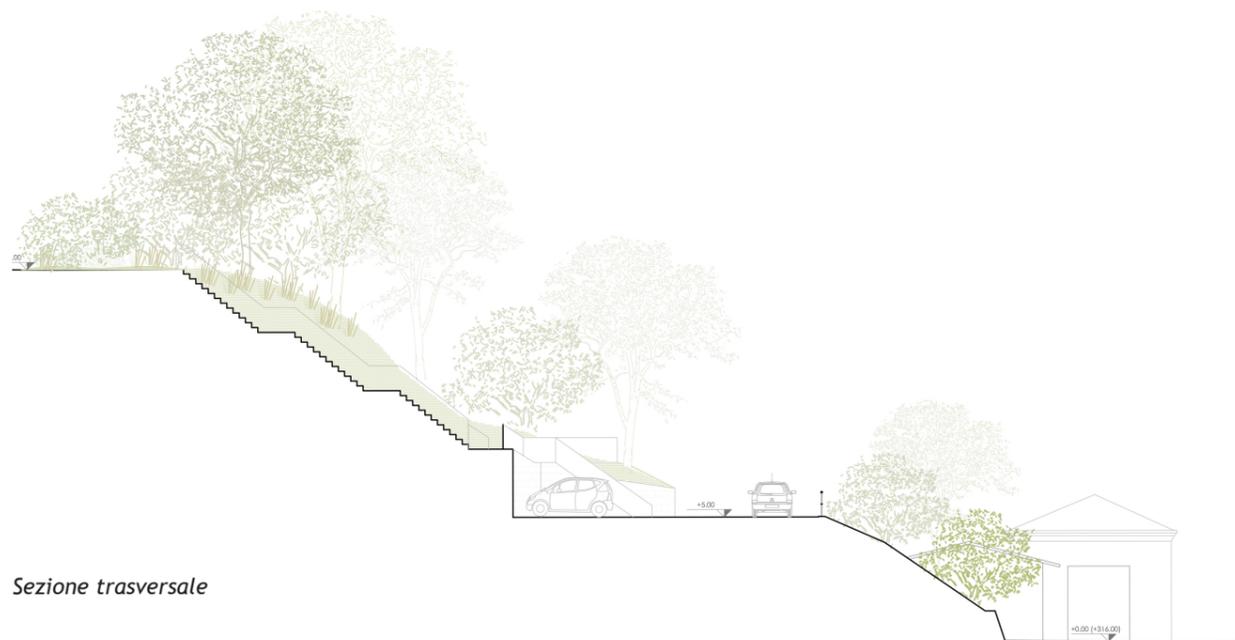
Si prevede di realizzare un'area pedonale nella zona antistante i due fabbricati ad uso pubblico in modo da migliorare l'ingresso alla stazione e gli spazi di attesa all'aperto; di ricollocare le fermate dell'autobus in modo da migliorarne la funzionalità e di dotarle di pensilina per l'attesa del mezzo pubblico; di spostare e valorizzare i monumenti delle stragi terroristiche avvenute nei pressi della stazione di San Benedetto Val di Sambro.

La riorganizzazione del sistema della sosta auto.

Le possibilità di riorganizzazione del piazzale dipendono direttamente dalla possibilità di spostare gli stalli oggi largamente presenti nell'area antistante la stazione. Tale necessità è anche una possibilità per mettere in sicurezza gli spazi di sosta esistenti (in particolare quelli lungo il bordo strada della S.P. 60 e di via Direttissima) e di realizzare i percorsi pedonali di collegamento tra le aree di sosta e l'ingresso della stazione. Inoltre, la previsione di un incremento della domanda di sosta in seguito al potenziamento del servizio ferroviario previsto dal PUMS richiede di trovare una soluzione che tenga in considerazione anche questo aspetto.

Il miglioramento delle connessioni lente con il territorio circostante.

Le connessioni pedonali con i centri abitati sono garantite attraverso un sentiero escursionistico, la via Mater Dei, che si interrompe in prossimità dell'area della stazione, costringendo i pedoni a muoversi in promiscuo con i mezzi motorizzati. Si vuole quindi individuare dei percorsi dedicati che garantiscano una fruibilità sicura e confortevole dell'utenza pedonale e che permettano di riconnettere la stazione con il territorio circostante verso Santa Maria Maddalena e Spianamento. I collegamenti tra la stazione e la ciclovia Bologna - Prato invece sono demandati allo Scenario progettuale B, di medio termine, contestualmente alla realizzazione della ciclovia.



Sezione trasversale



Planimetria

2.2 INTERVENTI

Stazione.

I fabbricati di proprietà di RFI non sono oggetto di intervento.

Mobilità pedonale.

L'area antistante agli edifici a pubblico utilizzo della stazione è pedonalizzata per una fascia variabile tra i tre e i dodici metri.

La piazza è posta, rispetto alle aree carrabili, ad una quota di +15 cm al fine di migliorare la separazione tra le diverse componenti di flusso e migliorare la sicurezza dei pedoni. Agli estremi nord e sud del piazzale sono realizzate due rampe per superare il dislivello di quota. Sempre per il superamento delle barriere architettoniche è individuata una rampa in prossimità dell'ingresso del bar "Il Pendolino".

La pensilina situata tra il fabbricato viaggiatori e l'edificio che ospita il bar è ampliata verso la piazza. La pensilina è pensata come un elemento architettonico distintivo utile sia ad evidenziare l'ingresso della stazione sia a proteggere dalle intemperie la biglietteria automatica e le obliterate già oggi presenti sul piazzale.

Nell'area pedonale sono distribuite diverse sedute in modo da migliorare l'attesa all'aperto e disposte in prossimità delle aree verdi e sotto la pensilina all'ingresso della stazione.

Il piazzale è dotato di illuminazione dedicata in modo da

migliorare la sua fruizione e sicurezza nelle ore di buio.

Ulteriore intervento per evidenziare l'accesso della stazione e al contempo migliorare la sicurezza dell'utenza pedonale è la realizzazione di un attraversamento rialzato tra il piazzale pedonale e la scalinata del monumento commemorativo del rapido 904.

Questa fascia è posizionata alla stessa quota del piazzale pedonale in modo da garantire la sua continuità. Il dislivello di quota con la viabilità carrabile è gestito tramite due rampe in asfalto.

Si prevede inoltre il ricollocamento del monumento delle strage terrorista dell'Italicus di fronte a quello della strage del rapido 904 in modo da aumentarne la visibilità e renderli il fulcro del disegno del nuovo Centro di Mobilità.

La riqualificazione del monumento al rapido 904 prevede la messa a dimora di una nuova alberatura e l'installazione di una seduta circolare attorno all'albero che permette di configurare il luogo al tempo stesso come memoriale e come ulteriore spazio di attesa all'aperto.

Dal monumento si diparte un percorso pedonale sopraelevato di circa 120 m di lunghezza che collega ai parcheggi di via Direttissima e al percorso escursionistico per raggiungere Santa Maria Maddalena.

Il percorso è dotato di un sistema di illuminazione integrato nel parapetto prefabbricato, disposto verso valle, del tipo segna passo.

Si realizza una rampe di scale per collegare il percorso ai parcheggi di via Direttissima e tra rampe per il collegamento alla S.P. 60.

Si struttura un collegamento pedonale a lato del parcheggio multipiano leggero si struttura dello stesso dotato di verde, alberature e arredo urbano. Questo garantisce inoltre la continuità tra il sentiero escursionistico che collega a Spianamento e la stazione.

Mobilità ciclistica.

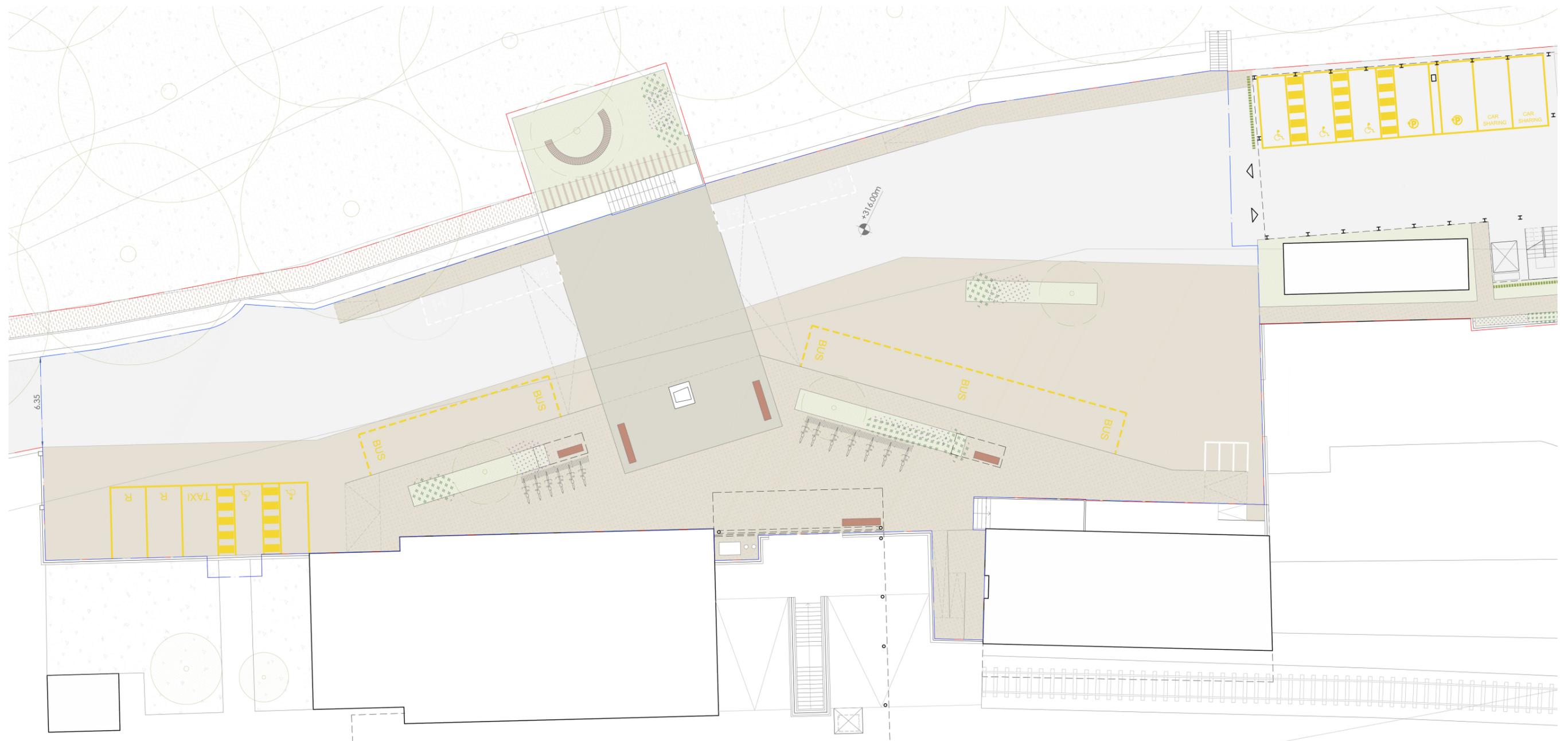
Gli interventi che riguardano la pedonalizzazione del piazzale antistante la stazione garantiscono un miglioramento dell'accessibilità ai ciclisti. In prossimità dell'ingresso della stazione sono posizionati dei ciclo-posteggi e delle colonnine di ricarica per le biciclette elettriche che potrebbero essere utilizzate sia dai pendolari che dai turisti in caso di attivazione di servizi in sharing.

Nell'orizzonte futuro di sviluppo del Centro di Mobilità possono essere previsti ulteriori interventi di rafforzamento delle dotazioni per i cicloturisti come, ad esempio, dei ciclo posteggi coperti o una ciclo stazione automatizzata.

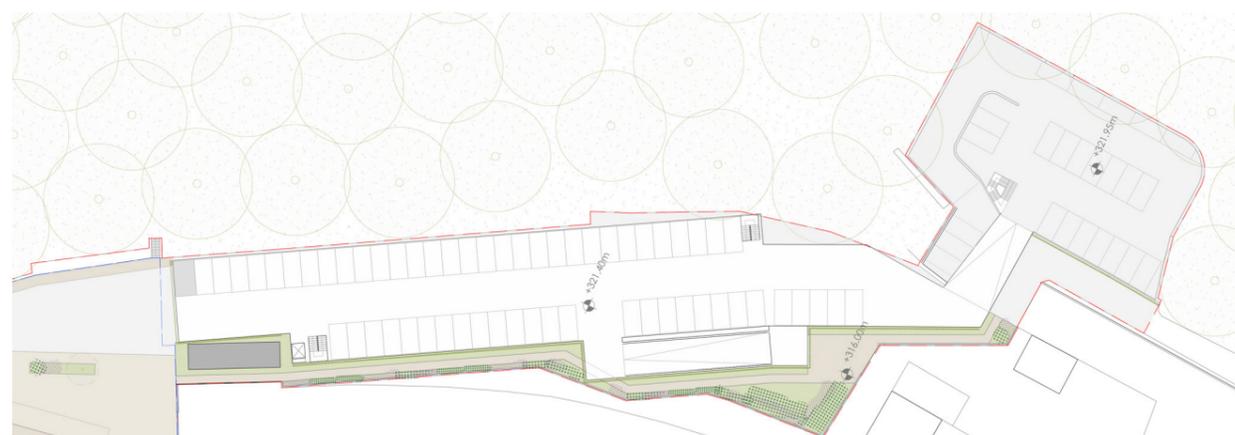
AMBITO 1.2 (PIAZZALE)



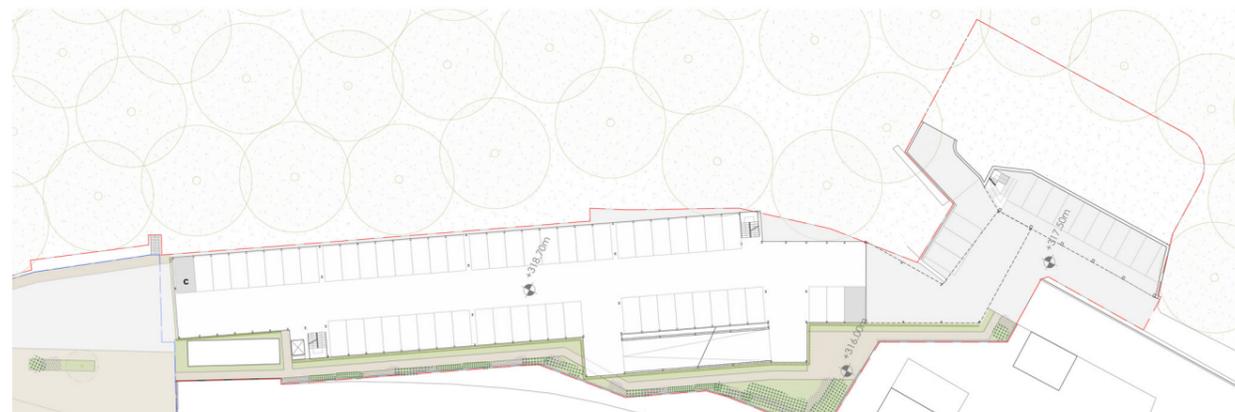
Prospetto



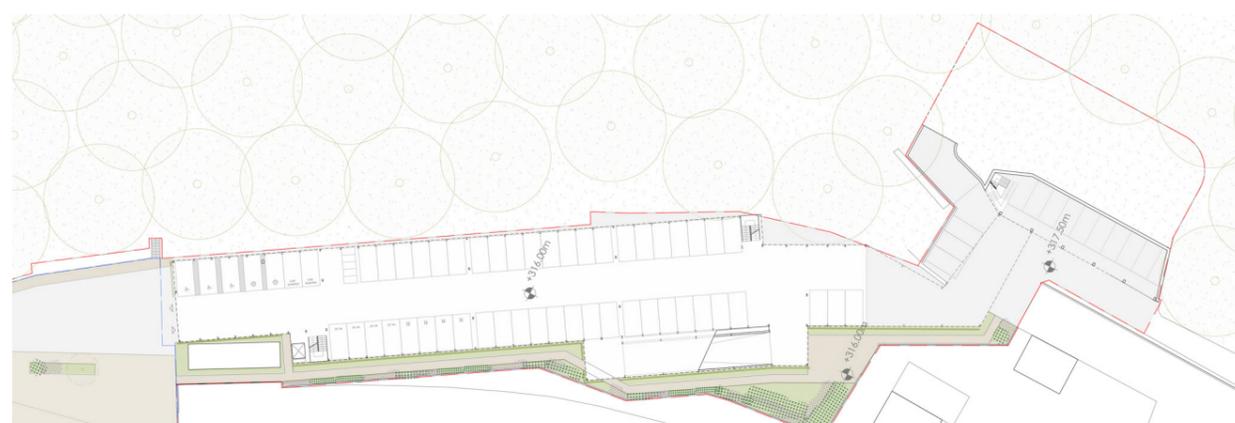
Planimetria



Pianta piano 2



Pianta piano 1



Pianta piano terra

Mobilità pubblica.

Le fermate del trasporto pubblico sono **ricollocate a ridosso dell'area pedonale** in modo che i passeggeri salgano e scendano dal mezzo senza interferenze con il traffico motorizzato. La differenza di quota tra la piazza e la strada permette una migliore salita e discesa dall'autobus sia per le persone anziane che per i diversamente abili.

Gli spazi destinati alle fermate bus sono tre: uno a nord dell'attraversamento pedonale rialzato (14 m) e due a sud (28 m). Andrà programmato correttamente e coerentemente con gli orari di servizio l'utilizzo delle fermate, in base alle necessità di fermata o di sosta dei mezzi pubblici.

Le fermate sono dotate di **due pensiline coperte** per l'attesa del mezzo pubblico. Queste sono poste in continuità delle fasce verdi che fanno da filtro tra le fermate e il piazzale pedonale.

Nell'ottica di separare i flussi dei diversi mezzi che fruiscono del piazzale della stazione si realizza un'area ad uso **preferenziale per i bus** compresa tra il piazzale pedonale e la viabilità destinata alle auto.

L'area è alla stessa quota della viabilità automobilistica e distinta da questa dall'uso di una **differente pavimentazione**. Essa si estende per tutta la lunghezza del piazzale in direzione nord sud con una larghezza variabile tra gli 8 e i

20 m.

In questa fascia trovano spazio anche la sosta riservata auto, posti per moto/scooter e un'area verde con alberature.

Il **torna indietro** degli autobus è realizzato lasciando libera un'area con un **raggio di curvatura esterno di 12,5 m e interno di 7,50 m**.

Allo stesso tempo sono state verificate le **manovre per l'accessibilità di mezzi pesanti** nell'area di proprietà di RFI a sud del piazzale.

Mobilità motorizzata.

Il **parcheggio multipiano** è l'elemento attorno al quale ruota la fattibilità degli interventi di riqualificazione del piazzale.

La disposizione della sosta in verticale permette sia di **riorganizzare la sosta**, mettendola a norma e in sicurezza, sia di **incrementare il numero di posti auto** in risposta al previsto aumento della domanda. La realizzazione di un parcheggio multipiano leggero rappresenta inoltre un'opportunità per **rifunzionalizzare il parcheggio su due livelli in cemento armato esistente**.

Per l'ampliamento del parcheggio viene proposta la realizzazione di una **struttura modulare in acciaio** sviluppata su 2 livelli, oltre il piano terra. Il manufatto fornisce **187 posti**, dei quali 10 riservati, e 5 posti per moto / scooter. Le corsie sono bidirezionali e hanno una larghezza minima pari a 5.60 m. Il collegamento

con il parcheggio in cemento armato permette di utilizzare la rampa esistente per la discesa mentre è stata inserita una **nuova rampa per la salita ai livelli superiori**. Tale rampa, a senso unico di percorrenza, presenta dimensioni pari a 4.50 x 23.40 m.

Il parcheggio multipiano è **permeabile in direzione nord-sud** al fine di garantire l'accessibilità carrabile agli edifici e alle aree che si trovano a sud dello stesso.

I parcheggi lungo via Direttissima sono **disposti a pettine** e sono **adeguate le dimensioni** a 5 m di lunghezza e 2,50 m di larghezza. Viene inoltre eliminato lo stallo di sosta più vicino all'intersezione.

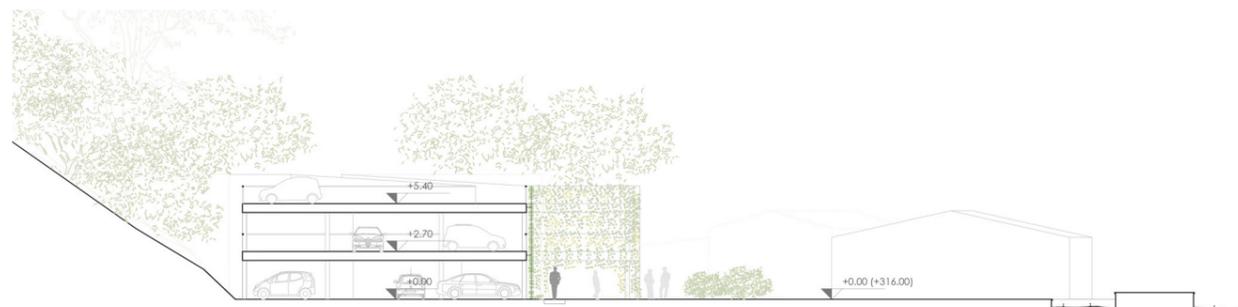
Si **eliminano i 30 stalli presenti sulla S.P. 60** in quanto posizionati in un punto caratterizzato da scarsa visibilità.

A nord del piazzale pedonale sono mantenuti 5 posti riservati; a sud sono disposti 3 posti per moto o scooter.

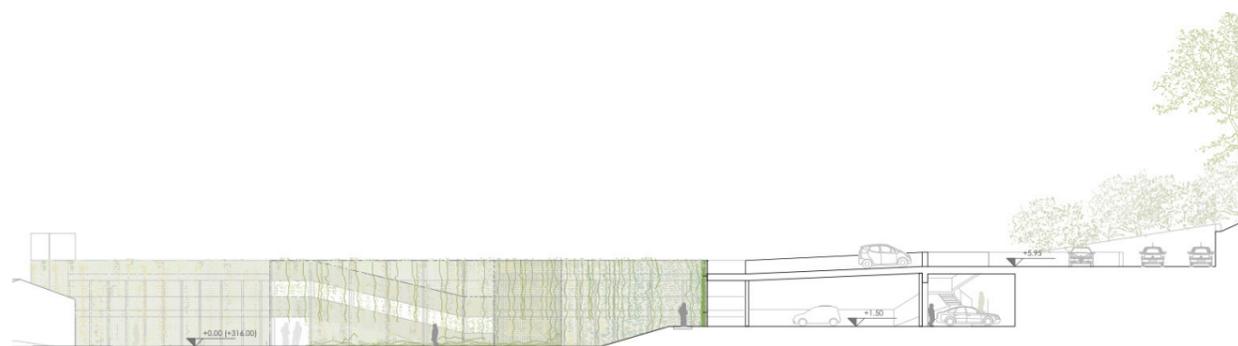
Quattro stalli per il **kiss & ride** sono localizzati a cavallo dell'attraversamento sopraelevato. Per favorire la discesa dei passeggeri si prevede un **marciapiede addossato al muro di contenimento**, sul lato est del piazzale in continuità con l'attraversamento pedonale rialzato.

La **viabilità veicolare** si sviluppa tra il muro di contenimento / marciapiede e l'area ad uso preferenziale degli autobus.

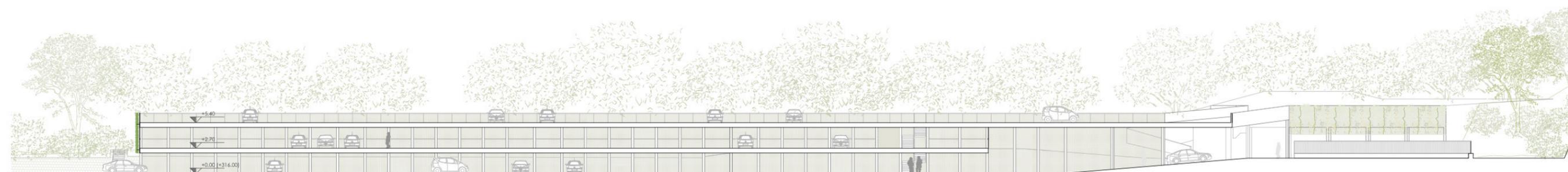
AMBITO 1.3 (PARCHEGGIO)



Sezione trasversale



Sezione trasversale



Sezione longitudinale



Prospetto

Mobilità innovativa.

Sono installate delle **colonnine di ricarica per e-bike** in prossimità dell'ingresso della stazione. Si potrà valutare un sistema di **bike sharing** elettrico rivolto alla fruizione cicloturistica della ciclovia Bologna - Prato o di percorsi mountain bike dell'Appennino.

Il **car sharing** potrà essere strutturato come una forma di noleggio giornaliero rivolto in particolare agli addetti del Centro di Ricerche Brasimone - ENEA che scendono alla mattina nella stazione di San Benedetto Val di Sambro e ripartono la sera.

La colonnina di ricarica per auto esistente viene spostata nel nuovo parcheggio multipiano insieme ai due posti riservati per auto elettriche.

Progettazione del verde.

La progettazione del verde è un'opportunità per riconnettere la stazione al paesaggio

circostante e per creare spazi abitabili e gradevoli.

Gli interventi proposti prevedono l'introduzione di alberature e di aree verdi nel piazzale pedonale antistante la stazione per mitigare l'effetto dell'isola di calore in prossimità di aree destinate all'attesa all'aperto e per rendere lo spazio più accogliente.

Lungo la S.P. 60 si prevede l'eliminazione della sosta a bordo strada e una conseguente rinaturalizzazione di tali spazi tramite la **depavimentazione della superficie impermeabile** e la messa a dimora di alberature autoctone dell'Appennino.

Il parcheggio multipiano leggero è dotato di **pareti verdi lungo le facciate esterne** in modo da integrare visivamente la nuova struttura nel paesaggio e al tempo stesso per fornire un effetto benefico di raffrescamento alle auto in

sosta. In uno scenario futuro si potranno prevedere delle pensiline vegetali per la copertura e l'ombreggiatura dei posti auto presenti all'ultimo piano del parcheggio multipiano.

Servizi.

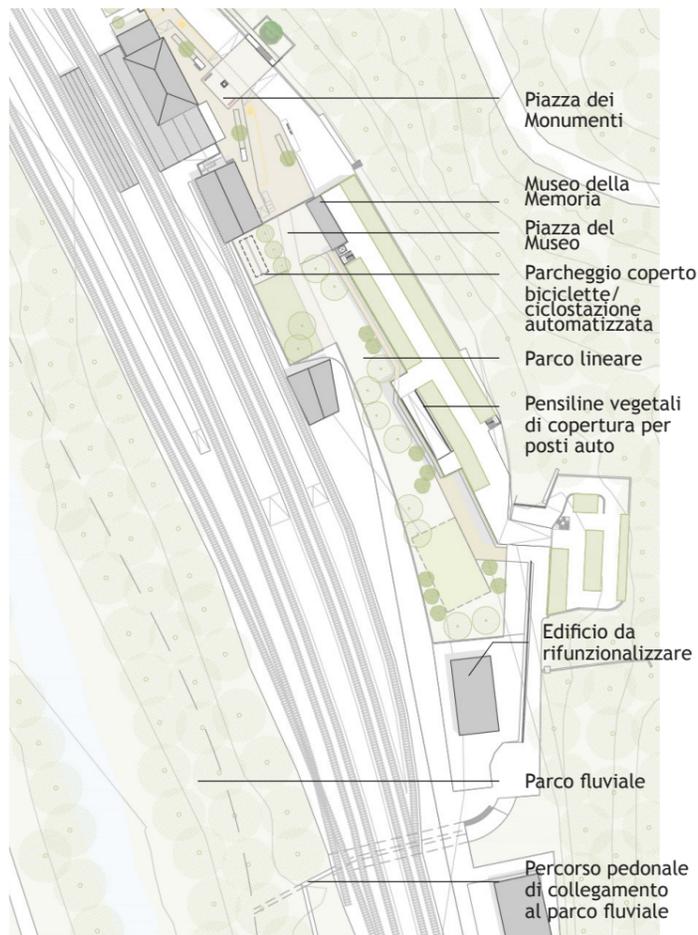
La riqualificazione del piazzale ha previsto l'**abbattimento delle barriere architettoniche**. Le fermate dell'autobus sono dotate di segnali tattili per non vedenti che conducono alla stazione e delimitano la fine del piazzale pedonale.

Gli spazi d'attesa esterni sono migliorati grazie alla pedonalizzazione del piazzale e all'inserimento di elementi di arredo urbano. Sono riqualificati entrambi i monumenti delle stragi terroristiche.

L'ingresso alla stazione è evidenziato e caratterizzato da una nuova pensilina che protegge la zona dove sono presenti la biglietteria automatica e le obliterate.







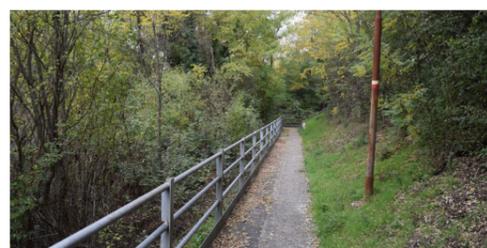
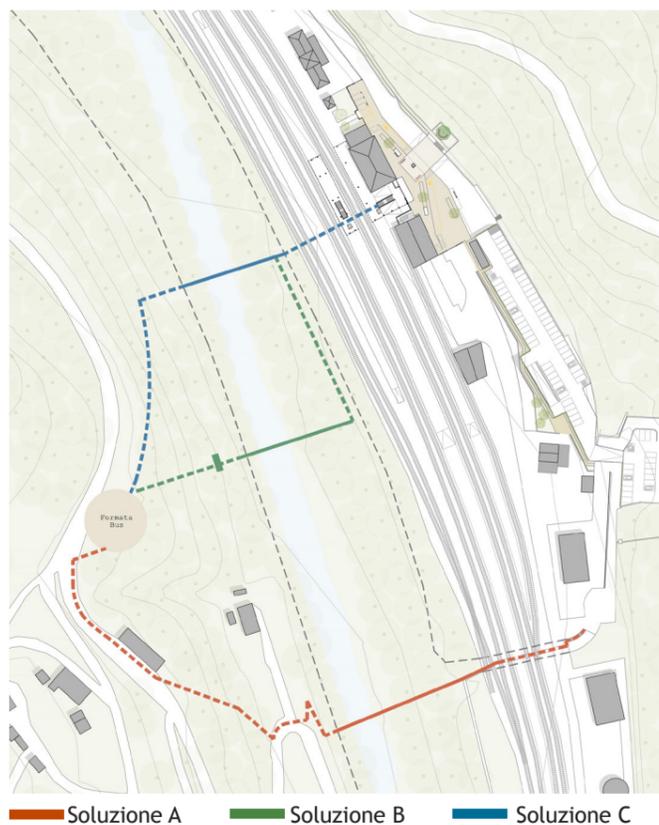
Area verde lungo parcheggio MFO Park - Zurigo (Svizzera)



Museo della memoria: Memoriale della deportazione. Studio Kuadra - Borgo San Dalmazzo (CN)



Parco fluviale attrezzato: Arninge-Ullna Riparian Forest Park - Täby (Svezia)



Sol. A.2 - Percorso pedonale esistente



Sol B.2 - Fermata Autobus - Spianamento



Sol. C.2 - Vista collina versante Ovest

2.3 VISIONI FUTURE

Area ferroviaria

Quando saranno terminati i lavori sulla linea Bologna-Prato (2025) è ipotizzabile che parte delle aree oggi interessate come deposito si possano liberare per altre funzioni non necessariamente legate all'infrastruttura ferroviaria.

In questa futura fase il possibile si prevede l'inserimento di un "Museo della Memoria" sulla storia della stazione e della ferrovia Bologna-Prato insieme alla realizzazione della "Piazza del Museo", attigua ad un piccolo giardino attrezzato e ad una tettoia per il ricovero delle biciclette.

Lo spazio che costeggia il percorso per Spianamento potrà essere allargato come area

verde attrezzata che arriva fino al tunnel-sottopassaggio.

Gli edifici di RFI verso sud si troveranno ad essere in diretto contatto con questo nuovo parco lineare, e potranno quindi essere riutilizzati per funzioni pubbliche.

Si potrà infine creare un percorso attrezzato sul fiume Setta.

Nel questionario rivolto ai pendolari e ai cittadini sono stati indicati come prioritari per il territorio i servizi di utilità e presidio (polizia municipale, protezione civile, croce rossa, misericordia, ambulatori), attività culturali e ricreative

(spazi per associazioni culturali, sala conferenze, sale studio, teatro, biblioteca, etc), attività lavorative legate al ruolo di scambio modale della stazione (attività legate all'innovazione tecnologica, uffici in coworking, spazi commerciali, etc) e funzioni legate al turismo (spazi ricettivi per i turisti della ciclovía della Lana o escursionisti della rete sentieristica).

Nella prospettiva che il centro di mobilità ospiti servizi ulteriori a quelli esclusivamente legati alla mobilità permette di immaginare che l'area della stazione possa diventare una nuova frazione del territorio.

Collegamento a Spianamento

Il progetto ha indagato possibili soluzioni per migliorare il percorso di collegamento con la frazione di Spianamento a ovest del fiume Setta, mediante la realizzazione di una nuova passerella.

Su entrambe le sponde del fiume sono presenti due muri di contenimento in pietra realizzati all'epoca della costruzione della stazione, funzionali a sorreggere i due terrapieni, dei binari sul lato destro, e dell'abitato di Spianamento sul lato sinistro.

Gli appoggi della nuova passerella dovranno stare ad una

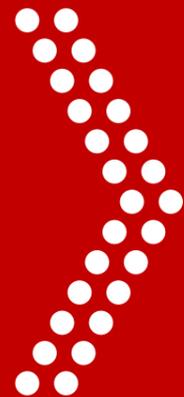
quota superiore rispetto tali muri, per motivi funzionali e di sicurezza idraulica e dovranno tenere in considerazione lo stato di generale dissesto del versante ovest del fiume Setta che emerge dalla cartografia sulla geologia dei luoghi.

Le soluzioni progettuali ipotizzabili sono 3. La soluzione A.2 si sviluppa dal tunnel del percorso attuale a Spianamento. La soluzione B.2 dalla stazione ferroviaria alla fermata bus Spianamento. La soluzione C.2 dalla stazione ferroviaria al pendio ovest.

Le alternative progettuali pre-

vedono la realizzazione di una passerella di luce compresa tra i 70 e i 85 ml da realizzarsi con schema statico a campata unica.

In base ai dati disponibili e visto il potenziale bacino di utenza del percorso, salvo indagini più approfondite, si può dire che nessuna delle soluzioni esplorate possa essere competitiva, dal punto di vista del rapporto costi-benefici, con la soluzione 'zero', ossia il mantenimento del percorso attuale che seppure lungo e tortuoso è funzionale al collegamento tra il CdM e la frazione.



3

I NUMERI DEL NUOVO HUB
INTERMODALE



+ 260 ml
percorsi pedonali



+ 650 mq
spazi pedonali a servizio
della socialità



+ 280 mq
spazi per la valorizzazione
dei monumenti delle stragi



+ 18
posti bici con
rastrelliere



+ 415 mq
nuovi spazi TPL



+ 900 mq
recupero verde
(suoli deimpermeabilizzati)



-850 mq
parcheggi sul piazzale e
sulla provinciale



+ 30 posti
55 posti rimodulati
Ridistribuzione sosta
auto



190 posti
posti auto riorganizzati
nel nuovo parcheggio



+ 4
punti di ricarica
elettrica bici



2
punti di ricarica
elettrica auto

AMBITO RIGENERATO

superficie	8970 mq
perimetro	960 m
costo lordo intervento (stralcio 2)	4.000.000 €

GRUPPO DI LAVORO

Città metropolitana di Bologna
Alessandro Delpiano
Catia Chiusaroli
Mariagrazia Ricci
Lorenza dell'Erba
Silvia Bertoni
Mauro Borioni
Silvia Basenghi
Silvia Mazza
Giulia Maroni
Tatiana Brusco
Francesco Selmi

Società Reti e Mobilità
Giorgio Fiorillo

TEAM DI PROGETTO

Francesco Seneci
Filippo Forlati
Mirko Demozzi
Francesco Avesani

Giorgio Furter (nuvolaB)
Thomas Franci (nuvolaB)
Angelo Ferrari (nuvolaB)

