

6.4 Zone Pedonali

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.4 - ZONE PEDONALI			
OSSERVAZIONE	N° 634	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>Le tipologie di aree pedonali diverse da quelle integrali controllate non garantiscono il rispetto dell'area e la sicurezza per chi si muove a piedi o in bici (catene o fittoni mobili sono facilmente eludibili) mentre le aree pedonali diurne hanno una validità temporale molto scarsa: occorre privilegiare le aree pedonali integrali controllate.</p>			
Deduzioni			
<p>Si condivide il principio alla base dell'osservazione ed il contributo risulta utile, per rafforzare nelle strategie di Piano sulla pedonalità, la necessità di favorire, con modifica al testo della Relazione di Piano, le aree pedonali integrali controllate già contenute tra le tipologie di regolamentazione proposte dal Piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 6.2.1.1:</p> <ul style="list-style-type: none"> • area pedonale integrale chiusa fisicamente • area pedonale integrale telecontrollata <p>Modifica tabella 6-1.</p>			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO
ARGOMENTO 6.4 - ZONE PEDONALI

OSSERVAZIONE
N° 635
Proponente
**CONSULTA
 COMUNALE DELLA
 BICICLETTA**
Contenuto sintetico

2) sostituire la categoria "area pedonale integrale non controllata" con "area pedonale integrale chiusa fisicamente", prevedendo per questa tipologia, in mancanza di telecontrollo, la chiusura fisica di tutti i varchi, per evitare gli accessi abusivi di veicoli non autorizzati.

Deduzioni

L'osservazione viene accolta in quanto coerente con il principio di qualità dello spazio pubblico promosso dal PUMS. L'interdizione fisica delle aree pedonali mediante dispositivi di chiusura dei varchi andrà comunque valutata e inserita solo laddove risultino necessari per particolari condizioni o criticità rilevate anche in fase di attuazione e monitoraggio del Piano.

Accoglimento
ACCOLTA
Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 6.2.1.1:

- area pedonale integrale chiusa fisicamente
- area pedonale integrale telecontrollata

Modifica tabella 6-1.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.4 - ZONE PEDONALI			
OSSERVAZIONE	N° 636	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
1) esplicitare e recepire espressamente nel piano il target di almeno il 20% dei Centri storici regolamentati come area pedonale, in attuazione del PAIR e delle Linee di indirizzo del PUMS metro BO.			
Deduzioni			
La pianificazione del PUMS promuove partendo dal Comune capoluogo così come in tutti i Comuni della Città metropolitana l'estensione di ZTL e AP secondo una progressione dettata dagli scenari temporali di attuazione definiti, raggiungendo gli obiettivi PAIR in termini di riduzione delle emissioni nello scenario di Piano al 2030; in particolare per quanto concerne le aree pedonali si prevede il raggiungimento del 20% in tutti i Comuni della Città metropolitana al 2030 (cfr. tabella 0-3 sezione "Attuazione").			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO
ARGOMENTO 6.4 - ZONE PEDONALI

OSSERVAZIONE
N° 637
Proponente
**CONSULTA
 COMUNALE DELLA
 BICICLETTA**
Contenuto sintetico

Sulle Zone a Traffico Pedonale Privilegiato il Piano non è sufficientemente chiaro: non si capisce quali interventi presupponga una loro istituzione (telecamere? Ridisegno delle strade? Dossi?). Si parla genericamente di "aree... in cui risulti necessario aumentare la sicurezza dell'utenza attiva".

Deduzioni

Si accoglie il contributo volto ad una maggior chiarezza rispetto agli interventi possibili per le ZTPP; le quali vengono inquadrare dal PUMS nel più ampio ambito di intervento relativo alla creazione delle Isole Ambientali come azione prioritaria per favorire sulla rete urbana di tipo locale la mobilità attiva, in cui sono previsti interventi di moderazione del traffico fino a 10 km/h, schema di circolazione adeguati e ridisegno dello spazio pubblico.

Accoglimento
ACCOLTA
Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 6.2.2.4 Zone a Traffico Pedonale Privilegiato e Zone Residenziali

Le misure necessarie per la creazione di ZTPP e Zone o strade residenziali, oltre all'introduzione di adeguata segnaletica, sono rappresentate principalmente da interventi di:

- ridisegno della sede stradale per la qualificazione a spazio pubblico;
- moderazione del traffico e limitazione della velocità sino a 10 km/h, anche mediante l'inserimento di dissuasori (rialzi della piattaforma stradale, dossi...);
- riassetto degli schemi di circolazione, per disincentivare un uso improprio della viabilità interna;
- razionalizzazione della sosta su strada, per il recupero di spazio a favore della mobilità attiva;
- inserimento di verde e arredo urbano per aumentare comfort e gradevolezza.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO
ARGOMENTO 6.4 - ZONE PEDONALI

OSSERVAZIONE
N° 638
Proponente
**CONSULTA
 COMUNALE DELLA
 BICICLETTA**
Contenuto sintetico

Chiarire che si intende introdurre le ZTPP soprattutto in aree e strade nei quartieri esterni in cui sviluppare relazioni sociali e commercio di vicinato, privilegiando invece le aree pedonali in centro storico. Specificare meglio come si intende realizzare le ZTPP e soprattutto proteggerle effettivamente dal traffico privato.

Deduzioni

Il chiarimento richiesto è già contenuto nel piano, infatti il PUMS indica quali sono gli ambiti privilegiati in cui introdurrete ZTPP anche a supporto della Città 30 e nell'ambito della creazione delle Isole Ambientali: ossia tessuti urbani densi assimilabili ai quartieri in cui garantire la sicurezza della mobilità attiva, privilegiandola rispetto alla circolazione dei veicoli, e aumentare la fruizione di spazi e servizi tra cui il commercio, mediante interventi di moderazione del traffico fino a 10 km/h, schema di circolazione adeguati e ridisegno dello spazio pubblico che verranno meglio puntualizzati.

Accoglimento
ACCOLTA
Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 6.2.2.4 Zone a Traffico Pedonale Privilegiato e Zone Residenziali

Le misure necessarie per la creazione di ZTPP e Zone o strade residenziali, oltre all'introduzione di adeguata segnaletica, sono rappresentate principalmente da interventi di:

- ridisegno della sede stradale per la qualificazione a spazio pubblico;
- moderazione del traffico e limitazione della velocità sino a 10 km/h, anche mediante l'inserimento di dissuasori (rialzi della piattaforma stradale, dossi...);
- riassetto degli schemi di circolazione, per disincentivare un uso improprio della viabilità interna;
- razionalizzazione della sosta su strada, per il recupero di spazio a favore della mobilità attiva;
- inserimento di verde e arredo urbano per aumentare comfort e gradevolezza.

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.4 - ZONE PEDONALI



OSSERVAZIONE

N° 639

Proponente

PG 15607

Contenuto sintetico

Riduzione dei limiti di velocità di 20/10.

Deduzioni

La riduzione di velocità richiesta è prevista dal PUMS nell'istituzione di Zone Residenziali e nelle Zone a Traffico Pedonale Privilegiato, pertanto l'osservazione è accolta. Tali misure regolamentative vengono inquadrare dal PUMS nel più ampio ambito di intervento relativo alla creazione delle Isole Ambientali come azione prioritaria per favorire sulla rete urbana di tipo locale la mobilità attiva, in cui sono previsti interventi di moderazione del traffico fino a 10 km/h, schema di circolazione adeguati e ridisegno dello spazio pubblico. In particolare, per quanto concerne l'attuazione delle Zone Residenziali si inizierà con le prime sperimentazioni a partire dal comune capoluogo.

Accoglimento

ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 6.2.2.4 Zone a Traffico Pedonale Privilegiato e Zone Residenziali

Le misure necessarie per la creazione di ZTPP e Zone o strade residenziali, oltre all'introduzione di adeguata segnaletica, sono rappresentate principalmente da interventi di:

- ridisegno della sede stradale per la qualificazione a spazio pubblico;
- moderazione del traffico e limitazione della velocità sino a 10 km/h, anche mediante l'inserimento di dissuasori (rialzi della piattaforma stradale, dossi...);
- riassetto degli schemi di circolazione, per disincentivare un uso improprio della viabilità interna;
- razionalizzazione della sosta su strada, per il recupero di spazio a favore della mobilità attiva;
- inserimento di verde e arredo urbano per aumentare comfort e gradevolezza;

In particolare, per quanto concerne l'attuazione delle Zone Residenziali si inizierà con le prime sperimentazioni a partire dal comune capoluogo.

Modifica tabella 0-4 nella sezione "Attuazione".

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.4 - ZONE PEDONALI			
OSSERVAZIONE	N° 640	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Garantire un adeguato livello di accessibilità alle nuove ZTL e ZP/AP senza penalizzare aziende, cittadini e turisti.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi di piano relativi al conseguimento di un elevato livello di accessibilità per servizi, strutture e reti; nello specifico le misure relative alla regolazione hanno l'obiettivo di favorire lo spostamento con mezzi sostenibili in avvicinamento al centro al fine di tutelare lo spazio pubblico dalla congestione da traffico veicolare e dall'occupazione della sosta. Tali tipologie di intervento sono volte altresì a favorire la qualità urbana e l'attrattività del centro cittadino con un beneficio diretto agli city users e alla promozione delle attività presenti.			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.4 - ZONE PEDONALI			
OSSERVAZIONE	N° 641	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA
Contenuto sintetico			
<p>L'attrattività delle attività commerciali e culturali è importante, ma la priorità va al rispetto e al miglioramento della qualità di vita e dell'aria: eliminare la frase "... finalizzata all'aumento dell'attrattività delle attività commerciali e culturali" e sostituirla con "... finalizzata all'aumento della vivibilità delle aree stesse" (se non possibile integrarlo con la frase originale).</p>			
Deduzioni			
<p>La modifica proposta è in linea con gli obiettivi fondanti del PUMS di vivibilità e qualità dell'ambiente urbano e viene pertanto accolta ad integrazione del testo andando a rafforzare tale tematica all'interno della relazione di Piano.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 6.2.2.1</p> <p>Tale tipologia di regolamentazione è indicata per zone con particolare vocazione turistica – commerciale, dove la fruizione dello spazio stradale da parte dei pedoni e ciclisti in completa sicurezza è finalizzata all'aumento dell'attrattività delle attività commerciali e culturali e soprattutto al miglioramento della vivibilità delle aree stesse.</p>			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO			
ARGOMENTO 6.4 - ZONE PEDONALI			
OSSERVAZIONE	N° 642	Proponente	SFM ULTIMA CHIAMATA
Contenuto sintetico			
Riservare al solo Tram la funzione di accesso al centro storico, in modo da estendere di fatto i T-day.			
Deduzioni			
<p>Il contributo offerto è in linea con la Visione strategica del PUMS legata all'inserimento del tram nell'area centrale volta a rafforzarne la vocazione pedonale ed a valorizzare i recenti interventi di riqualificazione e pedonalizzazione, individuando le condizioni per una coesistenza sicura e integrata delle diverse componenti. Tale strategia è coordinata con quanto previsto nel PGTU per l'Area T per quale di evidenza che "Considerato il successo dell'iniziativa "T-Days", questa viene ovviamente confermata, ma essa potrà evolversi in funzione dell'implementazione della rete tranviaria urbana bolognese" che verrà ribadita anche nel PUMS.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica testo paragrafo 6.2.2.1</p> <p>Attualmente nel comune capoluogo è in atto il provvedimento denominato "T-days" di pedonalizzazione temporanea della cosiddetta area "T", costituita dalle vie Rizzoli, Ugo Bassi e Indipendenza, il quale è attivo nei fine settimana e nei giorni festivi dell'anno, nonché in occasioni di particolare rilievo e forte afflusso di persone (eventi, manifestazioni culturali, etc..). Tale iniziativa viene confermata e potrà evolversi in funzione dell'implementazione della rete tranviaria.</p>			

SEZIONE 6 - SPAZIO CONDIVISO

ARGOMENTO 6.4 - ZONE PEDONALI



OSSERVAZIONE

N° 643

Proponente

**CONSULTA
COMUNALE DELLA
BICICLETTA**

Contenuto sintetico

3) prevedere esplicitamente che sono confermati in via definitiva e integrale, per tutto l'arco temporale del PUMS, i "T-days" nel medesimo esatto attuale modello, cioè pedonalizzazione vera e totale di via Rizzoli, via Ugo Bassi e via Indipendenza, senza transito di alcun veicolo, nei giorni di sabato, domenica e festivi, per offrire ai cittadini e turisti una grande piazza davvero pedonale, come spazio di aggregazione delle persone e non solo di passaggio, in cui sia possibile camminare, incontrarsi, fermarsi, stare, chiacchierare, parlare, giocare, sedersi, etc., prevedendo pertanto la conferma della regolamentazione vigente e pianificando il passaggio altrove delle linee tramviarie;

Deduzioni

Si condivide la Visione di una grande piazza e spazio pedonale offerto a cittadini e turisti. Nell'immediato si conferma l'attuale regolamentazione che andrà valutata anche sulla base dei risultati dello studio di fattibilità della Linea Rossa del Tram e dello sviluppo della rete tranviaria nel suo complesso.

Accoglimento

ACCOLTA PARZIALMENTE

Modifica eventuale al Piano

Modifica testo paragrafo 6.2.2.1

Attualmente nel comune capoluogo è in atto il provvedimento denominato "T-days" di pedonalizzazione temporanea della cosiddetta area "T", costituita dalle vie Rizzoli, Ugo Bassi e Indipendenza, il quale è attivo nei fine settimana e nei giorni festivi dell'anno, nonché in occasioni di particolare rilievo e forte afflusso di persone (eventi, manifestazioni culturali, etc..). Tale iniziativa viene confermata e potrà evolversi in funzione dell'implementazione della rete tranviaria.