



SAN PIETRO IN CASALE



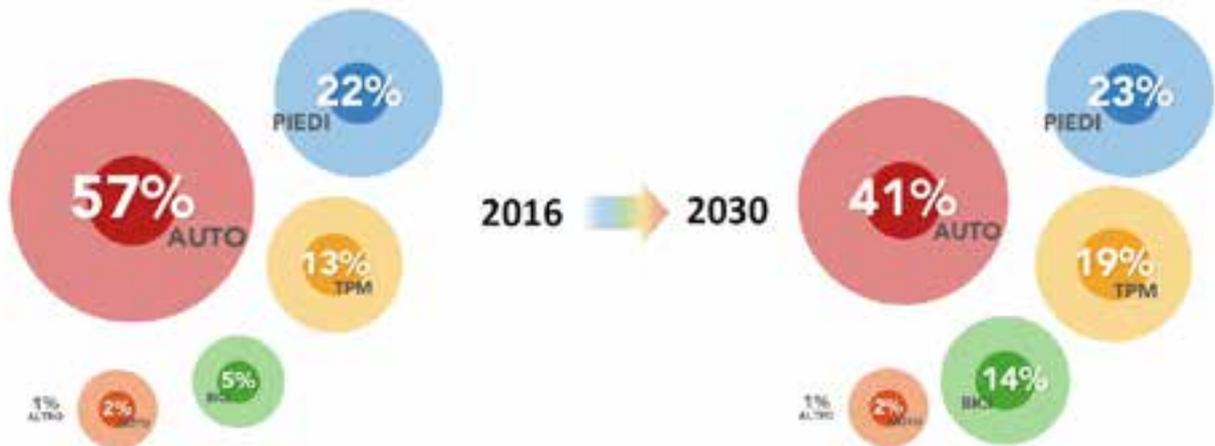


# Accessibilità

# Mobilità e integrazione PUMS/PTM



## Obiettivi della Città metropolitana



# Quadro informativo

Il PUMS approvato definisce le scelte portanti della mobilità metropolitana. Fissa, a questo proposito alcuni target su un orizzonte decennale, il cui raggiungimento è affidato a un deciso potenziamento del trasporto pubblico metropolitano e della rete ciclabile. A questi target sono correlati benefici ambientali, con la riduzione complessiva del 30% delle emissioni da traffico, rispetto ai valori del 1990.

Le scelte programmate dal PUMS sono volte a conseguire i seguenti risultati:

**440.000** spostamenti quotidiani, nel 2030, non verranno più effettuati in auto ma a piedi, in bici, col trasporto pubblico.

**+50.000 km** Aumento della distanza percorsa a piedi nell'area metropolitana

**20%** Spazi pedonali estesi su un'area pari ad almeno 1/5 del centro storico di ogni Comune

**23%** Percentuale di spostamenti a piedi sul totale degli spostamenti nell'area metropolitana

**+1 Mln km** Aumento della distanza percorsa in bici nell'area metropolitana

**18** nuove grandi direttrici ciclabili metropolitane per la mobilità pendolare quotidiana

**+2 Mln km** Aumento della distanza percorsa in bus, tram, treno

**+167 mila** Incremento del numero di spostamenti col trasporto pubblico (+46% rispetto a oggi)

**-65%** Riduzione del numero di tratti stradali congestionati

**-50%** Dimezzamento del numero di vittime della strada.

Il PTM assume lo scenario programmatico del PUMS come riferimento per le scelte di propria competenza.

## Fonti delle informazioni

### DATI DISPONIBILI

Quadro conoscitivo, documenti di piano e rapporto di VALSAT del PUMS, disponibili in rete nel sito [pumsbologna.it](http://pumsbologna.it)

### INTEGRAZIONI PREVISTE

Il PUMS è stato approvato con delibera di Consiglio metropolitano n. 54 del 27/11/2019. Non sono necessarie integrazioni delle conoscenze. Si utilizzerà il PUMS per la verifica dei livelli di accessibilità

## Obiettivi della Città metropolitana



# Rete ciclabile metropolitana

## Itinerari cicloturistici



## Rete strategica



### Itinerari internazionali e nazionali

- 1 Eurovelo 7 - Ciclovía del Sole
- 2 Ciclovía Emilia
- 3 Ciclovía Bologna - Ferrara (Navile)
- 4 Ciclovía Bologna - Prato (Via della Lana)

### Itinerari regionali

- 5 Ciclovía Pedemontana
- 6 Ciclovía del Reno
- 7 Ciclovía di Mezzo
- 8 Ciclovía dal Po al Santerno
- 9 Ciclovía Emilia - Direzione Stradelli Guelfi
- 10 Ciclovía della Val di Zena

### Itinerari metropolitani

- 11 Ciclovía della Seta
- 12 Ciclovía Savena - Idice
- 13 Ciclovía Antiche Paludi Bolognesi
- 14 Ciclovía Samoggia

### Itinerari escursionistici

- 15 Flaminia Minor
- 16 La Via degli Dei
- 17 Il Sentiero della Linea Gotica
- 18 L'Alta via dei Parchi
- 19 Appennino Bike Tour
- 20 La Piccola Cassia
- 21 La via della Lana e della Seta

### Ciclovie dei Parchi

- 22 Ciclovía dei Gessi
- 23 Ciclovía della Memoria
- 24 Ciclovía di Monteveglio

### Rete strategica

- 1 Emilia
- 2 Porrettana - Eurovelo 7 (Bologna-Porretta)
- 3 Bazzanese (Bologna-Vignola)
- 4 Bologna - Parco Città Campagna
- 5 Bologna - Trebbo di Reno
- 6 Galliera (Bologna-Galliera)
- 7 Bologna - Cadriano
- 8 San Donato (Bologna-Baricella)
- 9 San Vitale - Zenzalino (Bologna-Molinella)
- 10 Savena (Bologna-Pianoro)
- 11 Persicetana - Eurovelo 7 (Bologna-Verona)
- 12 Santerno (Castel del Rio-Mordano)
- A trasversale Calderara di Reno - Castenaso
- B trasversale Castel Maggiore - Medicina
- C trasversale San Carlo (Medicina-Castel San Pietro)
- D trasversale Nonantola - Sala Bolognese
- E trasversale Pieve di Cento - Minerbio
- F trasversale Crevalcore - Baricella
- I Biciplan Bologna
- H PGTU Imola

— Rete integrativa

## Quadro informativo

La rete ciclabile metropolitana è costituita per il 54% da percorsi pedonali-ciclabili promiscui, per l'11% da percorsi in sede propria, e per il 23% in sede propria per fini turistici, nella quasi totalità dei casi lungo gli argini dei fiumi. La rete si estende per una lunghezza di 706 Km circa, di cui 541 Km fuori dal comune di Bologna, in gran parte concentrata nel territorio della pianura (dato aggiornato al 2011). Circa 347 km ricadono in ambito urbano, il resto in ambito extraurbano.

La situazione attuale del cicloturismo fotografata al momento della redazione del PUMS vede un basso livello di qualificazione dei percorsi, una scarsa integrazione territoriale e, di conseguenza, una ridotta attrattività e poche presenze, rispetto ai grandi numeri del cicloturismo organizzato. Il PUMS propone di intervenire in modo sostanziale per potenziare e mettere in sicurezza la rete, estendendo e ricucendo i percorsi ciclabili nell'intera area metropolitana, oltre a mettere in campo una serie di misure organizzative e di incentivazione all'uso della bicicletta.

Il PTM assume come riferimento il quadro conoscitivo e lo scenario programmato dal PUMS, articolato in una rete strategica e una integrativa che raggiungerà l'estensione di **372 km**, con la realizzazione di **294 km** di nuovi percorsi.

### Fonti delle informazioni

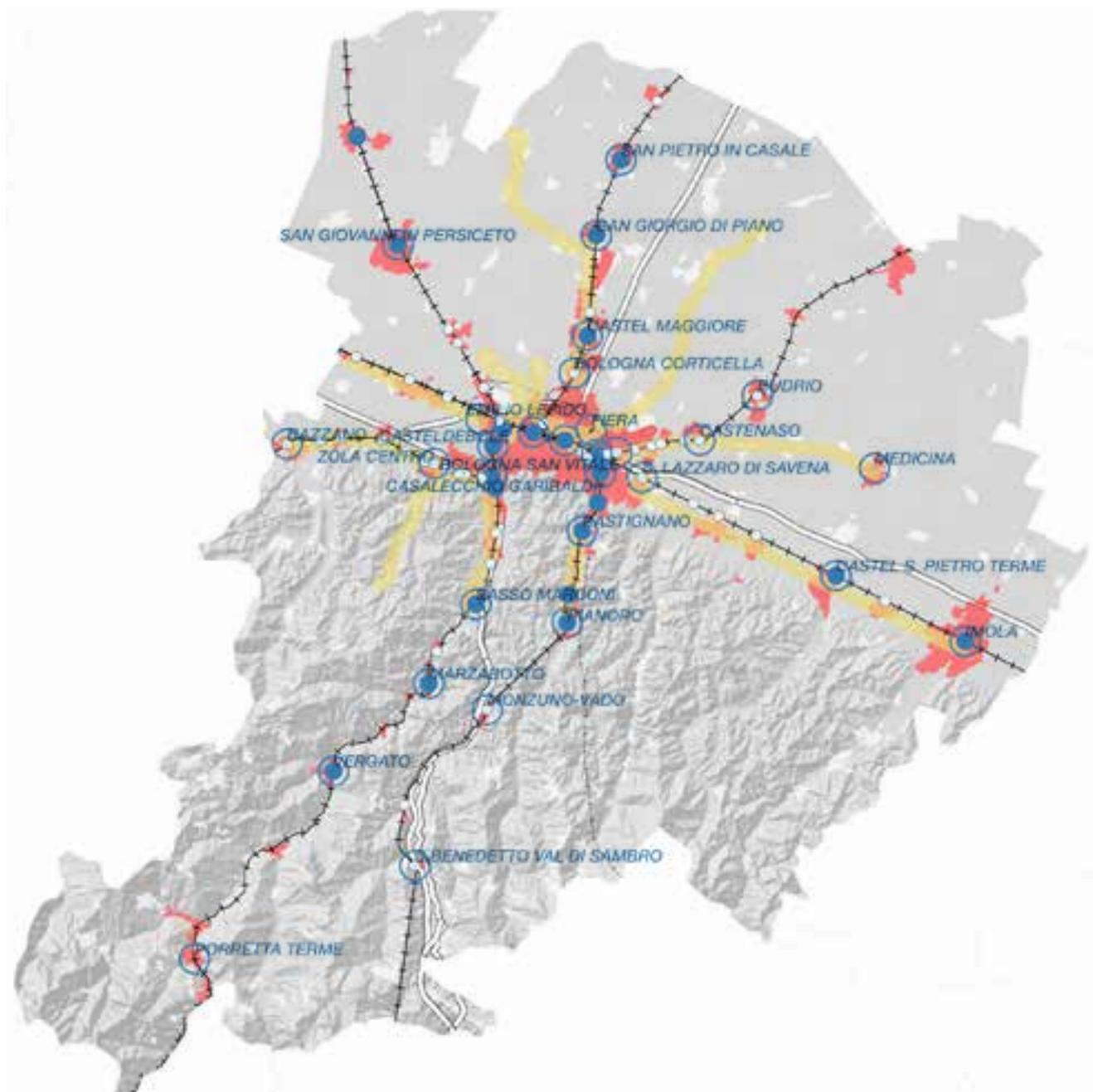
#### DATI DISPONIBILI

Quadro conoscitivo, documenti di piano e rapporto di VALSAT del PUMS, disponibili in rete nel sito [pumsbologna.it](http://pumsbologna.it)

#### INTEGRAZIONI PREVISTE

Il PUMS è stato approvato con delibera di Consiglio metropolitano n. 54 del 27/11/2019. Non sono necessarie integrazioni specifiche.

# Accessibilità con il trasporto pubblico e Centri di mobilità



## Quadro informativo

La strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali del PUMS è la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di Trasporto Pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro, di completare la rete portante metropolitana, il tutto in un unico sistema tariffario integrato metropolitano e con una chiara riconoscibilità del servizio di Trasporto Pubblico nel suo complesso per i cittadini, i city users e i turisti.

Il Trasporto Pubblico Metropolitano (TPM) supera le tradizionali suddivisioni del trasporto pubblico in rete urbana, suburbana ed extraurbana, e comprende le differenti modalità di offerta del servizio (treno, tram, metrobis, bus). Il PUMS individua una vera e propria spina dorsale dell'infrastrutturazione metropolitana attraverso la quale garantire un livello elevato e diffuso di accessibilità ai servizi metropolitani. A questo scopo, individua i **Centri di mobilità**, che costituiscono punti privilegiati di accesso e interscambio, concepiti come luoghi compiutamente urbani e integrati con il contesto, da realizzare mediante interventi di rigenerazione urbana.

Il PTM assume come riferimento lo scenario programmato dal PUMS e intende ancorare le proprie scelte alla rete portante costituita da SFM, nuova rete tranviaria di Bologna e linee extraurbane/suburbane ad alto traffico. In particolare, include i 30 centri di mobilità, individuati dal PUMS, fra le dotazioni di rilievo metropolitano e ne definisce i principali obiettivi e requisiti.

### Fonti delle informazioni

#### DATI DISPONIBILI

Quadro conoscitivo, documenti di piano e rapporto di VALSAT del PUMS, disponibili in rete nel sito [pumsbologna.it](http://pumsbologna.it)

#### INTEGRAZIONI PREVISTE

Il PUMS è stato approvato con delibera di Consiglio metropolitano n. 54 del 27/11/2019. Nel PTM si prevede di effettuare la schedatura dei 30 centri di mobilità, per definire i principali requisiti urbanistici per la loro realizzazione.