

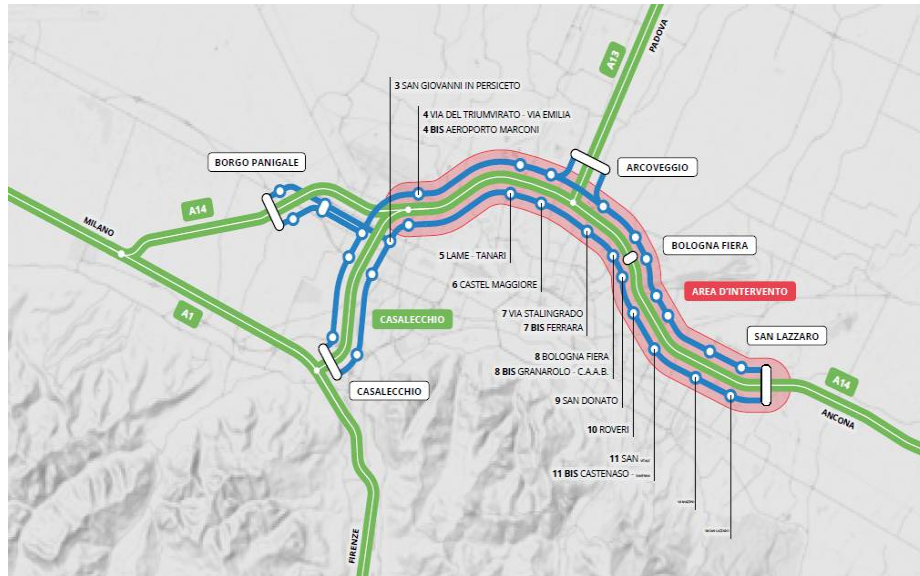
PROGETTO PER IL POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA AUTOSTRADALE -TANGENZIALE NODO DI BOLOGNA

"PASSANTE DI BOLOGNA"



22 Luglio 2016

Il sistema Autostradale e Tangenziale del nodo di Bologna



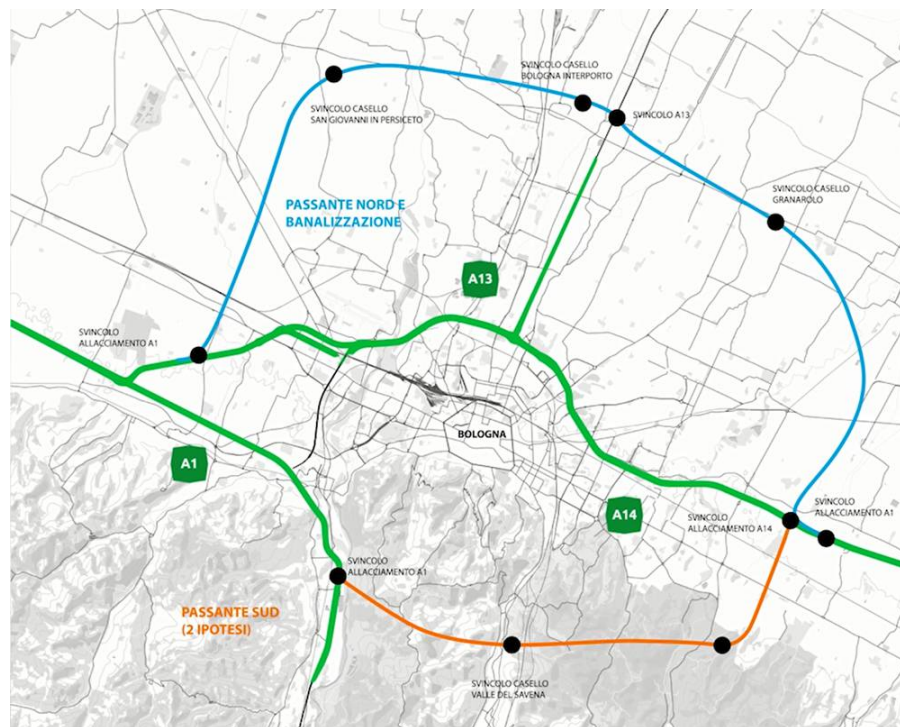
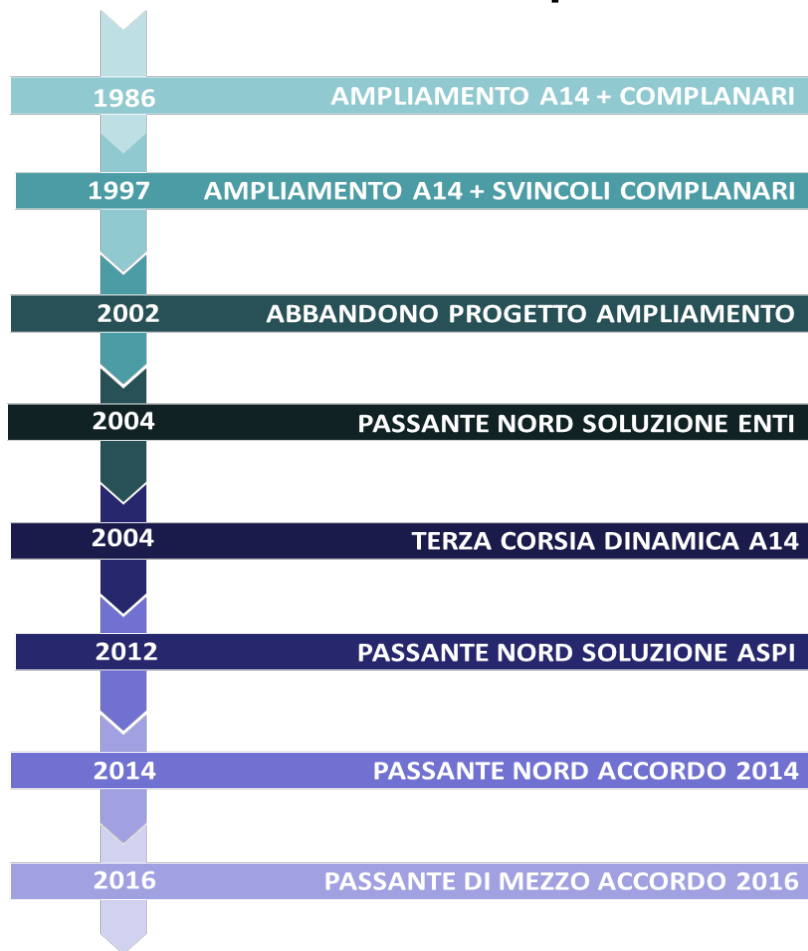
*Il sistema autostradale e tangenziale di Bologna rappresenta una dei più importanti **nodi del sistema nazionale dei trasporti**; ha la funzione di raccogliere e smistare i flussi provenienti dall'asse centrale del Paese e sull'asse Est-Ovest, nonché di servire il traffico locale proveniente dalle zone limitrofe all'area metropolitana bolognese.*

*Tale sistema è formato dalla sede dell'autostrada A14 e dalle due carreggiate della "tangenziale" che si sviluppano in **complanare** su ambo i lati della stessa autostrada nel tratto compreso fra Bologna Casalecchio e Bologna S. Lazzaro.*

*Oggi l'**Autostrada** presenta nel tratto centrale di attraversamento **2 corsie per senso di marcia con una terza corsia dinamica (aperta nel 2008)** fra l'allacciamento A14/raccordo di Casalecchio e Bologna San Lazzaro mentre la **tangenziale presenta 2 corsie per senso di marcia** più emergenza per tutta la sua estensione.*

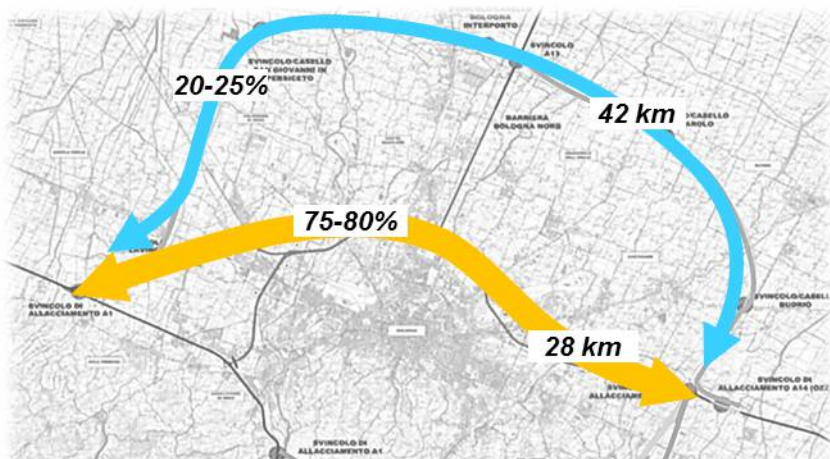
Nella configurazione attuale, con più di 150.000 veicoli medi giorno di cui 80.000 nella sola tangenziale, i livelli di servizio mostrano livelli di criticità importanti, in particolare per il sistema tangenziale.

Cronistoria del dibattito sul potenziamento del Nodo di Bologna



Negli ultimi 20 anni, al fine di risolvere le criticità trasportistiche, stante l'importanza e strategicità nazionale e metropolitana del nodo, sono state studiate molteplici soluzioni.

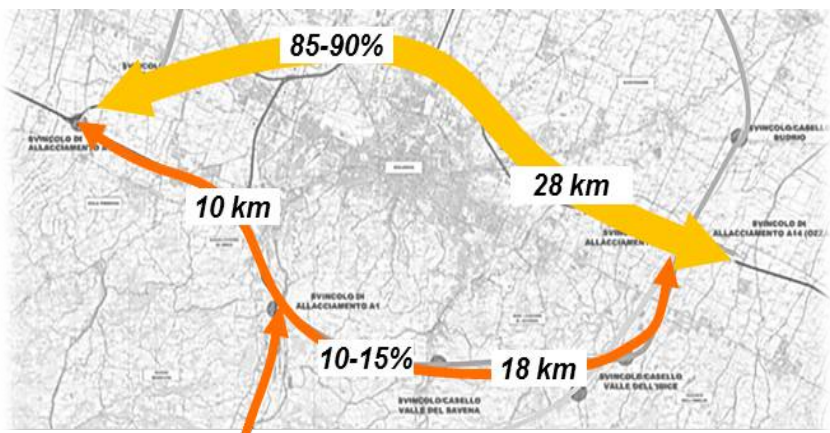
Le soluzioni a confronto



Il Passante Nord

Con i suoi 42 Km di nuovo itinerario autostradale , il Passante Nord, sarebbe stato in grado di **drenare il 20-25%** del traffico complessivo, attraverso misure regolatorie e tariffarie, mantenendo sul sistema esistente il restante 75-80% distribuito sulle sede dell'A14 e della tangenziale collegate tra loro mediante 6 by-pass.

In termini di livelli di servizio la soluzione del Passante Nord rispondeva alle esigenze trasportistiche evidenziando comunque alcune criticità nel sistema urbano dovute principalmente alle interferenze delle correnti di traffico, che si venivano a generare per gli scambi tra le due infrastrutture.



Il Passante Sud

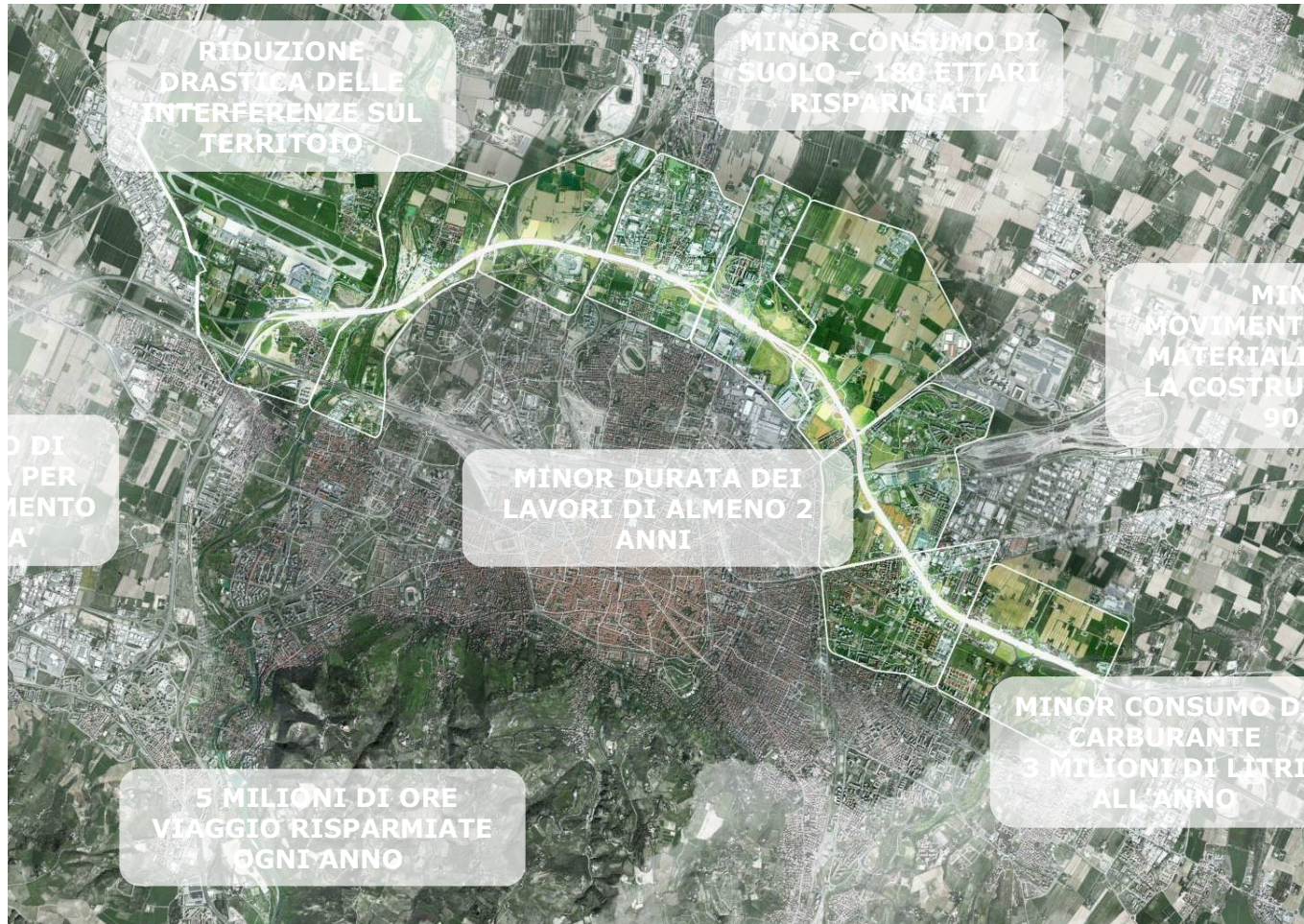
Sul nuovo itinerario di lunghezza analoga al sistema esistente verrebbe **trasferito poco più del 10 %** dei flussi di traffico in attraversamento.

Peraltro l'impostazione progettuale richiederebbe il potenziamento in sede della tangenziale, mediante allargamento.

Infatti il nuovo asse autostradale non intercettando l'A13, imporrebbe la necessità del mantenimento della sede autostradale dell'A14 al fine di garantire la continuità dei collegamenti autostradali.

Nessuna soluzione avrebbe spostato quote significative di traffico dall'attuale sede e in ogni caso le maggiori criticità sarebbero rimaste sul sistema tangenziale e sulle relative viabilità di adduzione.

Le soluzioni alternative a confronto con la soluzione di progetto



La soluzione del Passante di Bologna assicura i maggiori benefici per la collettività

Il Progetto



Il Progetto prevede **l'ampliamento in sede del sistema tangenziale** dall'interconnessione dallo svincolo 3 del Ramo Verde fino alla barriera di San Lazzaro, per uno sviluppo pari a 13,2 km mediante la realizzazione di una piattaforma a 3 corsie per senso di marcia + emergenza sia per l'A14 che per le complanari (allargamento complessivo di soli 13 m).

Nel tratto a cavallo dell'interconnessione con l'A13, nello specifico tra lo svincolo 6 e lo svincolo 8, si prevede l'ampliamento a quattro corsie più emergenza delle complanari (allargamento complessivo di soli 20 m).

Si prevedono interventi di **miglioramento geometrico e funzionale degli svincoli** mediante il potenziamento delle rampe e l'adeguamento delle intersezioni mediante inserimento di rotatorie

Il Programma Operativo

		2016	2017	2018	2019	2020	2021
Condivisione soluzione progettuale e fasi autorizzative	Progetto Preliminare	30.6.16					
	Confronto pubblico	31.10.16					
	Progetto definitivo e SIA (Opere in asse)	30.11.16					
	VIA e Localizzazione urbanistica		30.6.17				
	Verifica MIT/ASPI dei presupposti dell'iniziativa						
Opere in asse	Adeguamento PD e Sviluppo PE (Opere in asse)		30.8.17				
	Approvazione PE (Opere in asse)		31.10.17				
	Affidamento Lavori e fase esecutiva (Opere in asse - In House)				Aprile 2021		
Opere di adduzione	Sviluppo PE (Opere di adduzione)			28.2.18			
	Approvazione PE (Opere di adduzione)			31.5.18			
	Affidamento Lavori e fase esecutiva (Opere di adduzione)				Aprile 2021		

L'avvio dei lavori del potenziamento è previsto per la fine del **2017**.

La fine dei lavori è prevista nella prima metà del **2021**.

Saranno possibili aperture funzionali di tratte ampliate a partire dal **2019**.

Gli interventi sugli svincoli della tangenziale

Svincolo

4 e 4 bis Aeroporto

È stata prevista la dismissione di una delle due rampe di uscita dalla tangenziale nord e di una delle due rampe di ingresso della tangenziale sud. Il funzionamento complessivo dello svincolo semplificato è assicurato con gli interventi di potenziamento che consistono nel raddoppio delle rampe di uscita sia in tangenziale nord che in tangenziale sud e nelle ottimizzazioni delle geometrie degli innesti sulle rotonde, garantendo come conseguenza il raggiungimento degli obiettivi di fluidificazione del traffico



Svincolo

6 Castelmaggiore

Analogamente per migliorare l'accessibilità allo svincolo si prevede l'ampliamento del raggio della rotonda in ed il potenziamento della rampa di uscita e l'inserimento di uno shunt dedicato.



Svincolo

10 Roveri

Per migliorare la sicurezza della manovra di diversione in uscita dalla galleria San Donnino si prevede il ribaltamento delle rampe a singola corsia in carreggiata sud.



Svincolo

8 bis Granarolo C.A.A.B. 9 San Donato

Per migliorare la connessione con via San Donato e al contempo minimizzare l'interferenza dell'infrastruttura nel contesto limitrofo si prevede una completa rivisitazione dello svincolo 9 e delle relative connessioni con lo svincolo 8 bis.

Svincolo

11 San Vitale

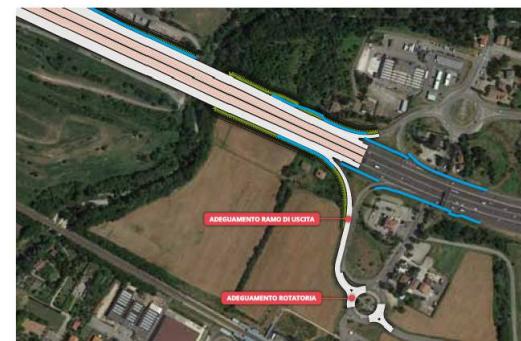
Per migliorare l'accessibilità allo svincolo si prevede il raddoppio della rampa di uscita 11 bis in rotonda. Nello stesso ambito si prevede un intervento locale su via Mattei mediante prolungamento dello spartitraffico esistente e realizzazione di rotonda sull'intersezione con via Martelli.



Svincolo

13 San Lazzaro

Per migliorare l'accessibilità si prevede il raddoppio del ramo di uscita dalla Tangenziale Sud fino all'innesto in rotonda e il raddoppio del ramo proveniente dall'abitato di San Lazzaro sempre in ingresso alla medesima rotonda esistente.



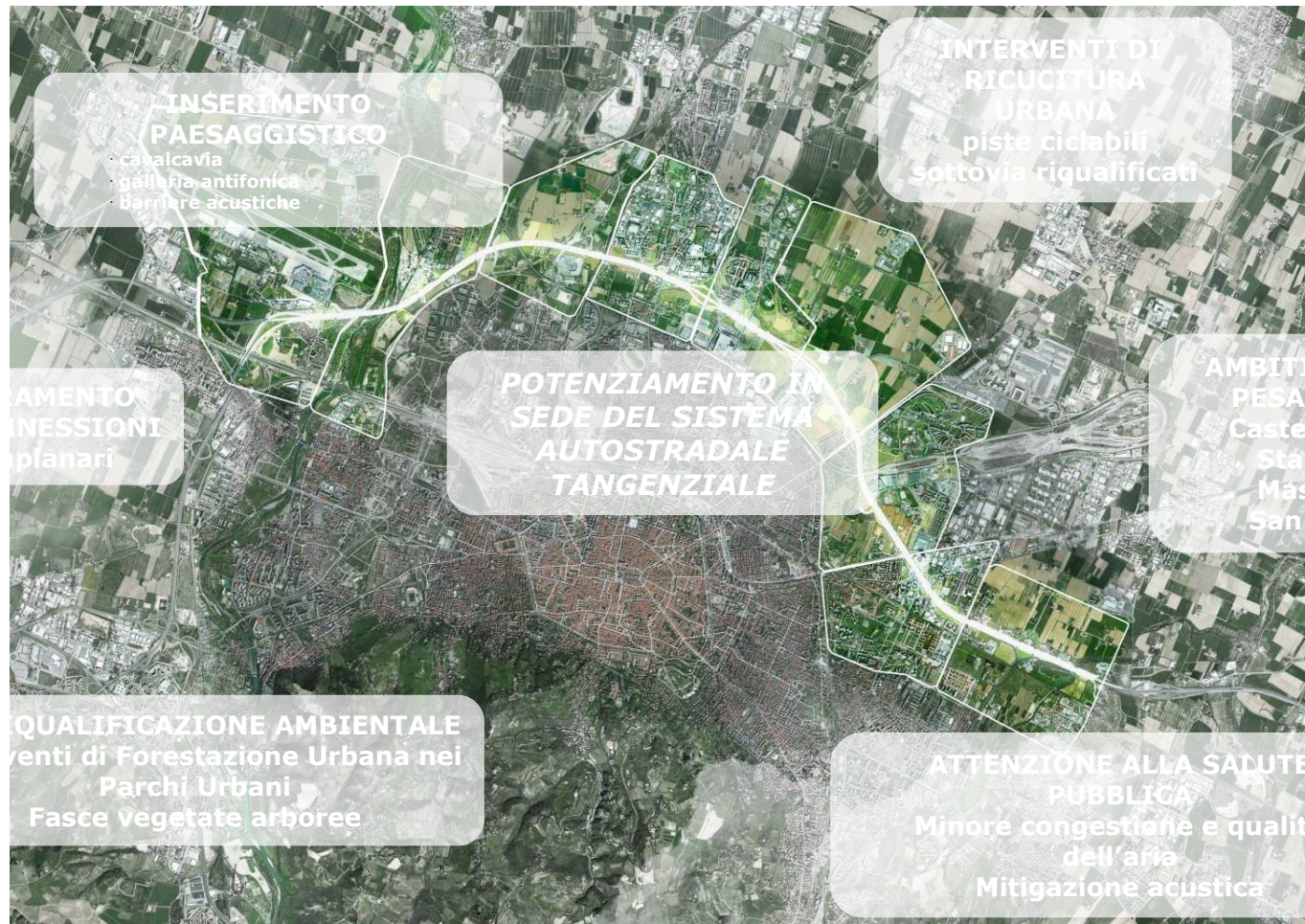
Svincolo

5 Lame

Per migliorare la drenabilità dello svincolo si prevede il raddoppio della rampa di uscita nord che collega la tangenziale alla rotonda di ampio raggio nonché il potenziamento del sottopasso ferroviario di via Colombo in direzione nord.

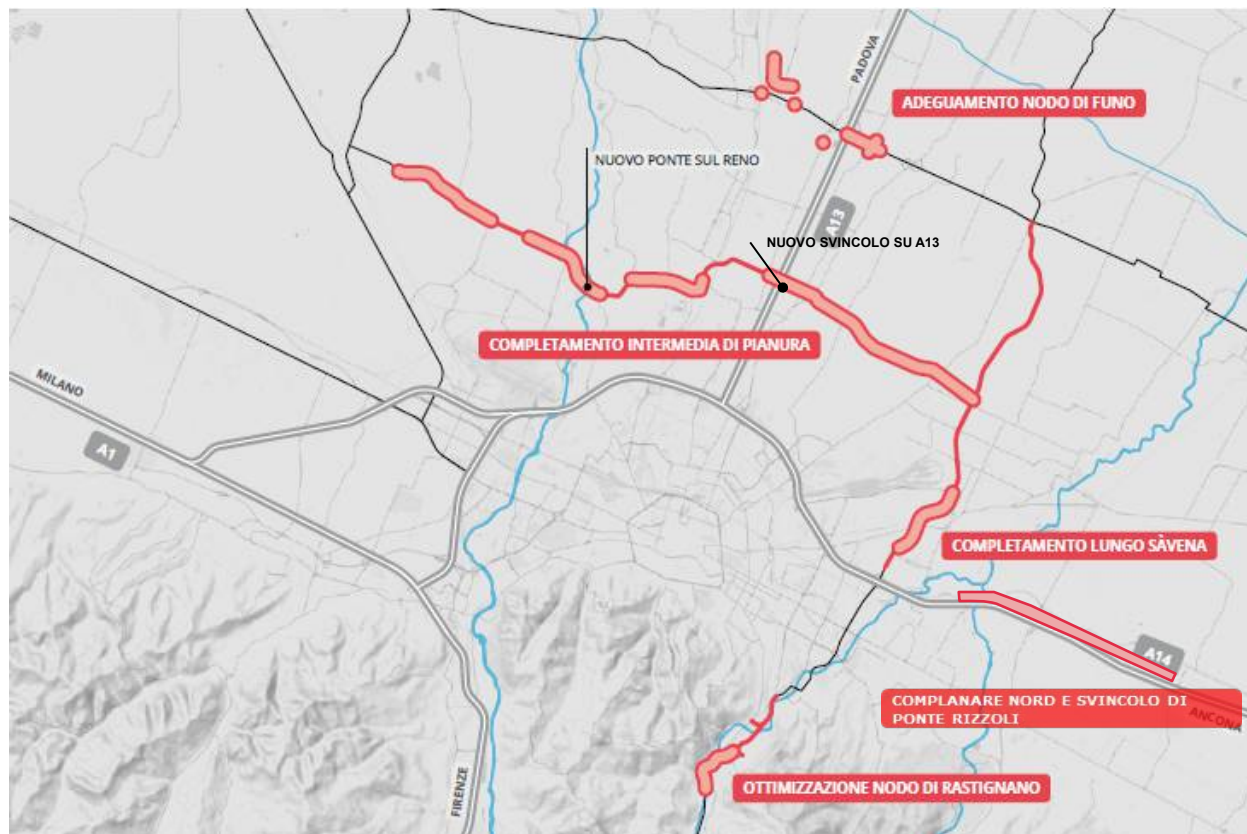


Le caratteristiche qualificanti della soluzione di progetto



Un approccio di sistema esteso ed integrato per l'inserimento dell'infrastruttura nel contesto territoriale

Le Opere di Adduzione



Sono previsti importanti interventi di completamento della rete viaria di adduzione a scala urbana-metropolitana:

- *Potenziamento e completamento della Intermedia di Pianura con svincolo sull'A13*
- *Lotto 3 dell'asse Lungo Savena*
- *Nodo di Funo: accessibilità a Interporto e Centergross*
- *Secondo lotto del nodo di Rastignano*
- *Complanare Nord e nuovo svincolo di Ponte Rizzoli*

Aspetti ambientali - Rumore

RUMORE

Le mitigazioni acustiche miglioreranno il clima acustico, consentendo il generale **mantenimento di quello attuale** negli ambiti già adeguatamente protetti ed il **miglioramento delle prestazioni laddove necessario**

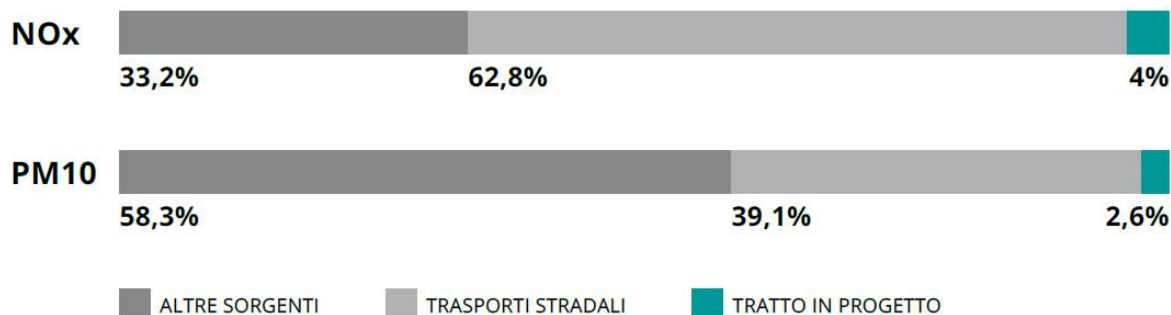


Aspetti ambientali – Aria

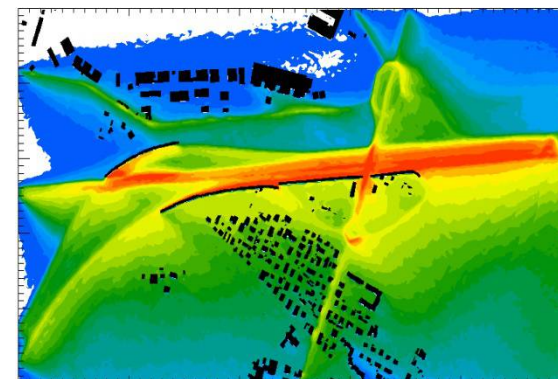
ATMOSFERA

La **fluidificazione del traffico** generata dall'ampliamento delle complanari, consente il passaggio da un flusso tipico del traffico urbano congestionato (stop and go) a quello più fluido di un'autostrada, con **un'importante riduzione complessiva delle emissioni di inquinanti**. I fattori di emissione con una guida a velocità regolare e contenuta si riducono dal 20 al 70% rispetto ad una situazione di congestione.

CONTRIBUTI EMISSIVI CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA



Microsimulazioni
Effetto delle mitigazioni di progetto
barriere fonoassorbenti e opere a verde



Inserimento architettonico e paesaggistico

Il progetto si pone l'obiettivo di sviluppare il tema del potenziamento in sede con un **approccio innovativo** che veda nell'infrastruttura l'opportunità di **riorganizzare lo spazio ed il territorio** adiacente già fortemente urbanizzato al fine di **migliorarne la qualità sul piano ambientale, dell'inserimento paesaggistico e dell'arredo urbano**.



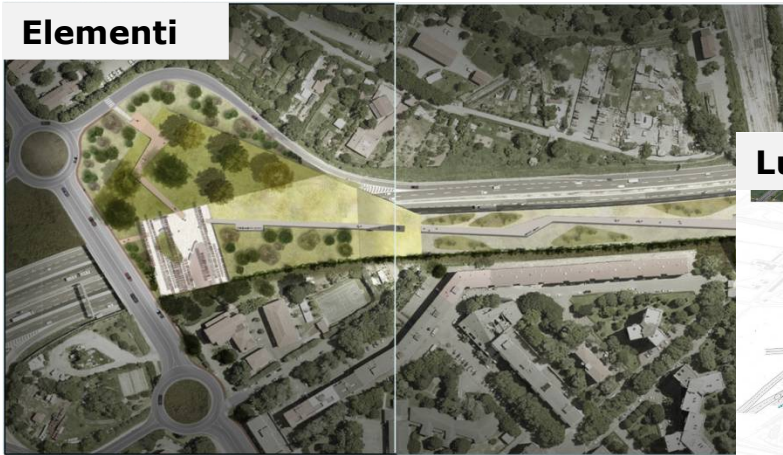
Il tombolo
come
visione
simbolica
del progetto

Passaggi

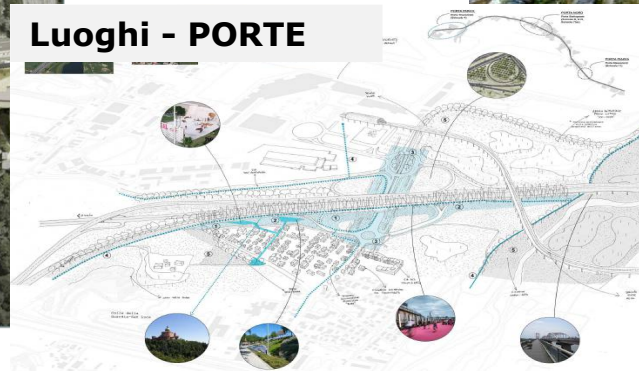


Luoghi - PARCHI

Elementi



Luoghi - PORTE



La visione integrata di progetto: le aree a verde



La visione integrata di progetto: le porte



La visione integrata di progetto: i sottovia



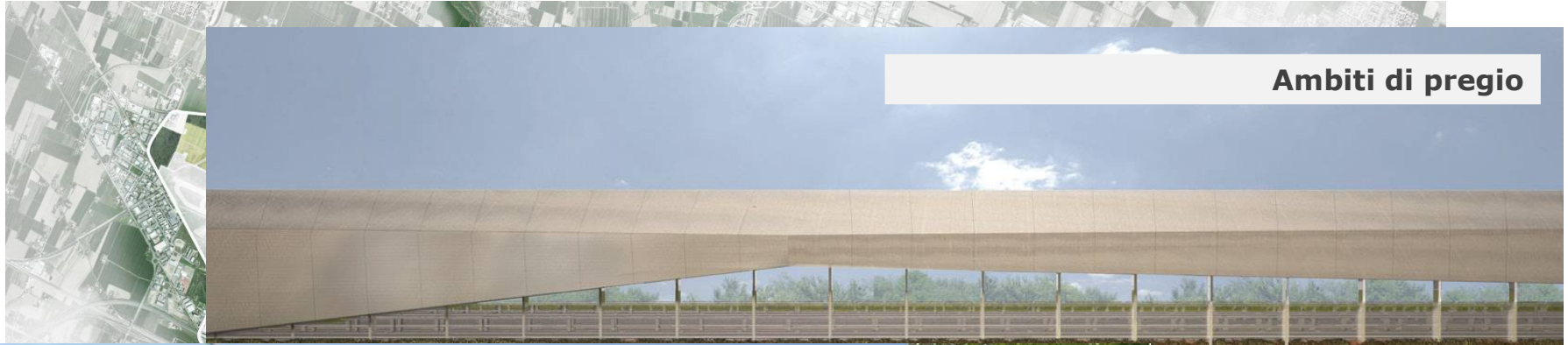
Ipotesi di riqualifica



Continuità delle piste ciclabili



La visione integrata di progetto: le barriere acustiche

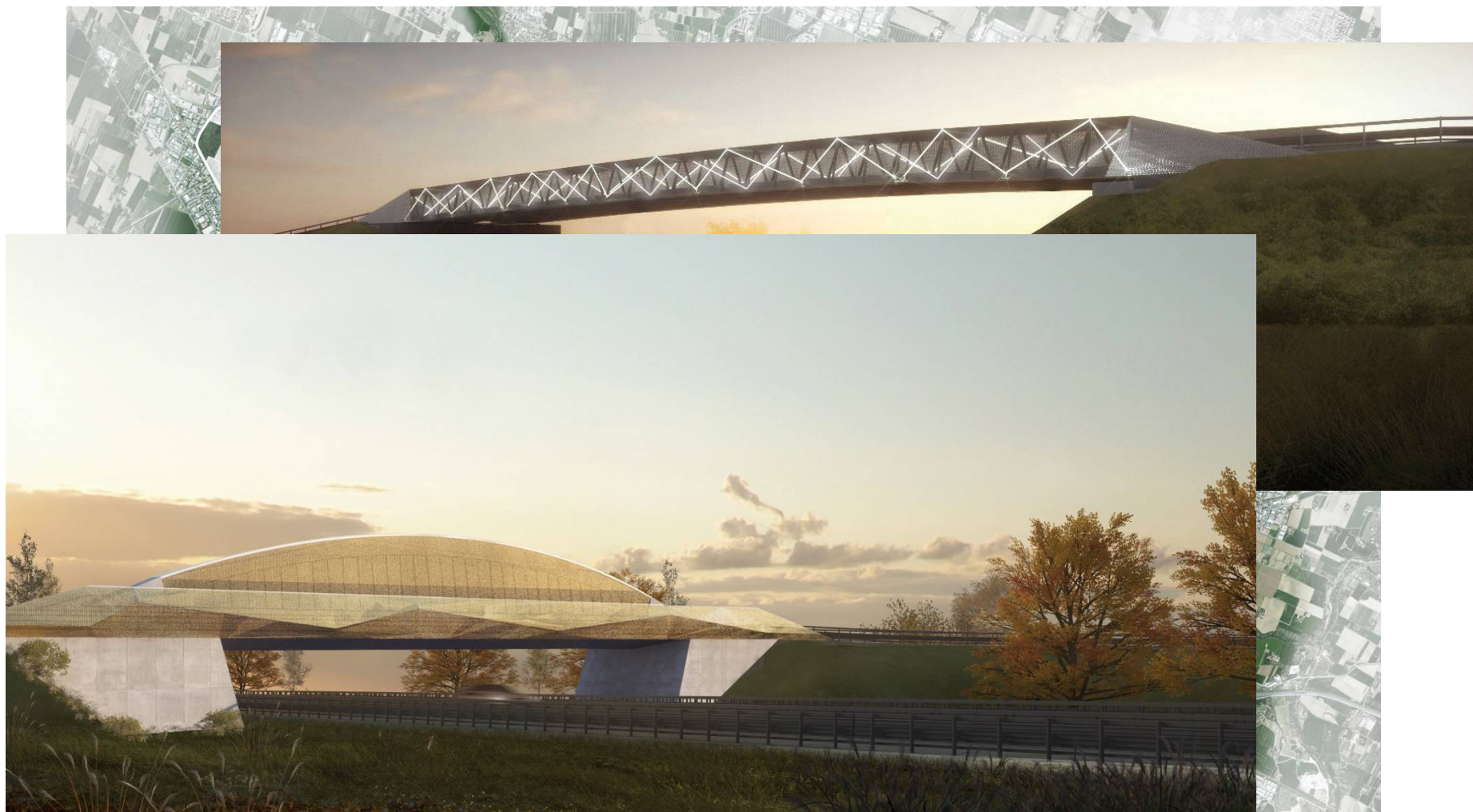


Ambiti di pregio

Inserimento ambientale



La visione integrata di progetto: i sovrappassi



La visione integrata di progetto: la galleria antifonica



Ipotesi di riqualifica



La piazza

