



COMUNE DI GENOVA

Direzione Mobilità

IL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SCENARIO A LUNGO TERMINE *approfondimenti*

22 aprile 2009



GRONDA DI GENOVA - Dibattito pubblico - Laboratorio sui flussi di traffico e la mobilità

Sommario

- Gli interventi considerati nella simulazione
- Dettaglio Matrici
- Nuovi scenari
 - Tracciato “alto”
 - Tracciato “basso”
- Indice di saturazione
- Nodo di Cornigliano

Interventi considerati nelle simulazioni del PUM

I principali elementi che caratterizzano lo scenario a lungo termine (2020) sono:

Interventi sulla viabilità

- Riassetto nodo autostradale / Gronda di Ponente
- Tunnel subportuale
- Prolungamento Lungomare Canepa
- Strada di sponda destra Polcevera

Interventi sul trasporto pubblico

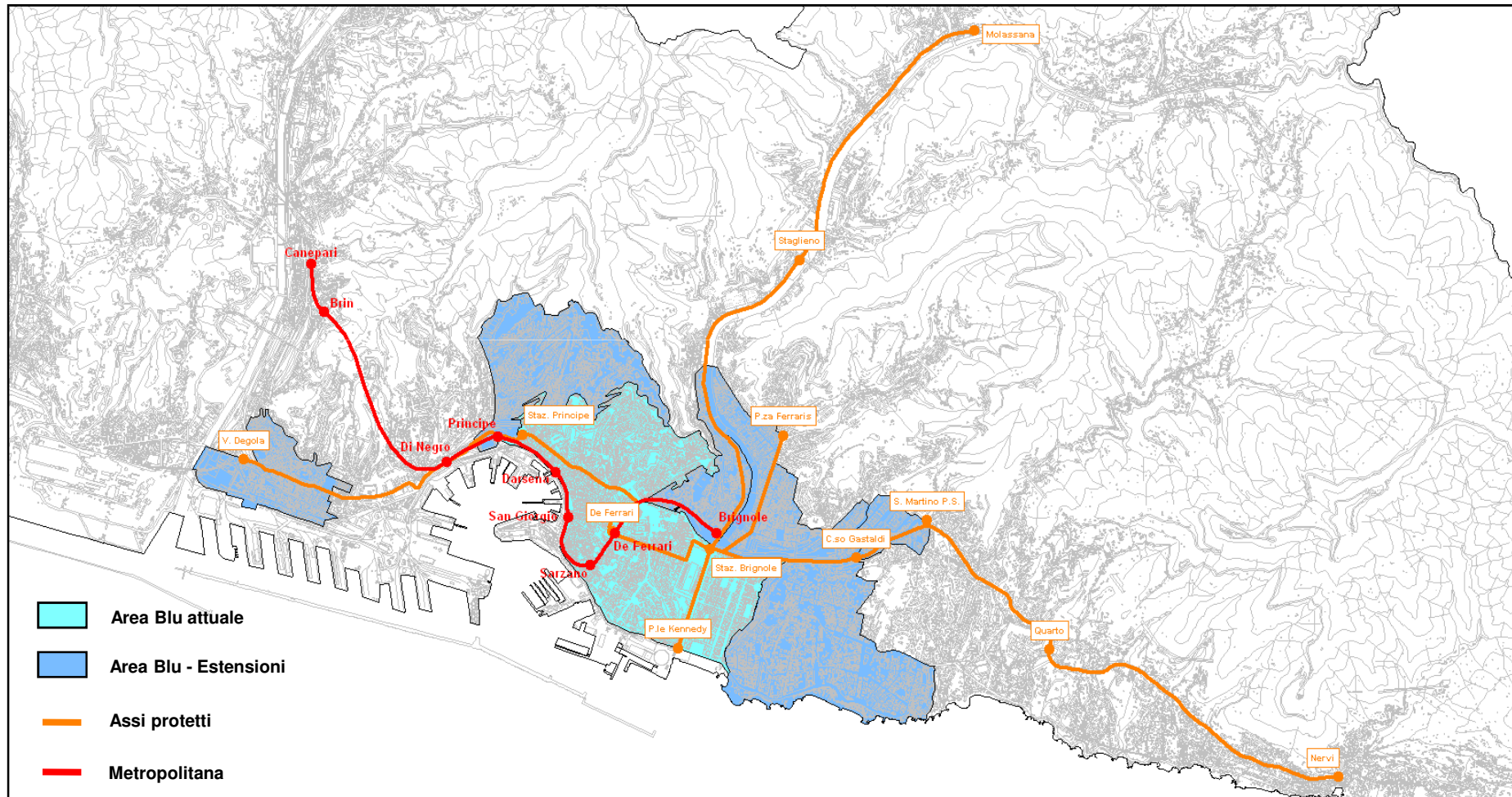
- Potenziamento servizi ferroviari
- Realizzazione della rete completa del servizio innovativo (5 assi protetti)
- Prolungamento metrò a Brignole e a Canepari
- Nuovi ascensori / impianti di risalita

Politiche di riequilibrio modale

- Estensione BluArea
- Interruzione dell'itinerario centrale delle Gallerie
- Isole ambientali a protezioni delle centralità locali

Scenario di PUM a lungo termine (2020)

Tavola con gli assi protetti e estensione BluArea



Scenario di PUM a lungo termine (2020)

Potenziamento ferroviario

Il potenziamento ferroviario previsto negli scenari del PUM è quello derivante dal Protocollo di Intesa siglato da Regione Liguria, Comune di Genova e Ferrovie dello Stato S.p.A.

Nel modello di simulazione sono state rappresentate due tipologie di intervento:

- quadruplicamento tratte Genova Voltri – Principe e Pontedecimo – Principe,
- miglioramento dell'accessibilità ferroviaria.

In particolare sono previste, oltre alle attuali, le seguenti stazioni:

- Pegli Lido
- Multedo
- Sestri Est/ Erzelli
- Teglia
- Campasso
- Villa Scassi
- Cattaneo

Dati relativi agli spostamenti

I valori della matrice oraria derivano dall'indagine Origine Destinazione effettuata da Comune e Provincia di Genova nel 2001, aggiornata con i rilievi di traffico del 2006 in 79 sezioni per il trasporto privato e sulle direttrici principali per il trasporto pubblico.

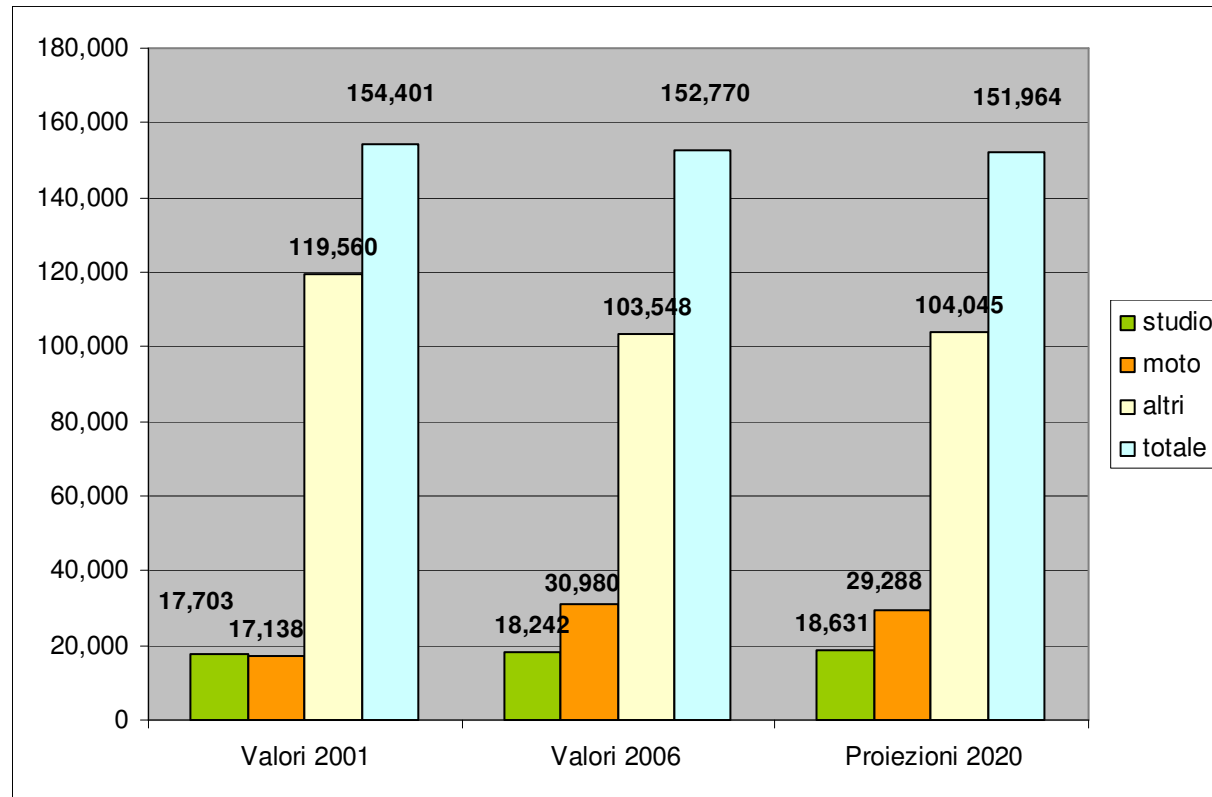
Gli spostamenti considerati nel modello sono quelli (occasionale sistematic) relativi all'ora di punta del mattino 7:30 - 8:30 e sono assegnati tramite 3 matrici OD in input:

- moto
- TPL studio (spostamenti effettuati con il trasporto pubblico per motivi di studio)
- altri (tutti gli spostamenti effettuati con auto privata o veicoli commerciali leggeri e spostamenti effettuati con il trasporto pubblico per motivi diversi dallo studio)

matrice oraria (7.30 - 8.30)	Valori 2001	Valori 2006
studio	17,703	18,242
moto	17,138	30,980
altri	119,560	103,548
totale	154,401	152,770

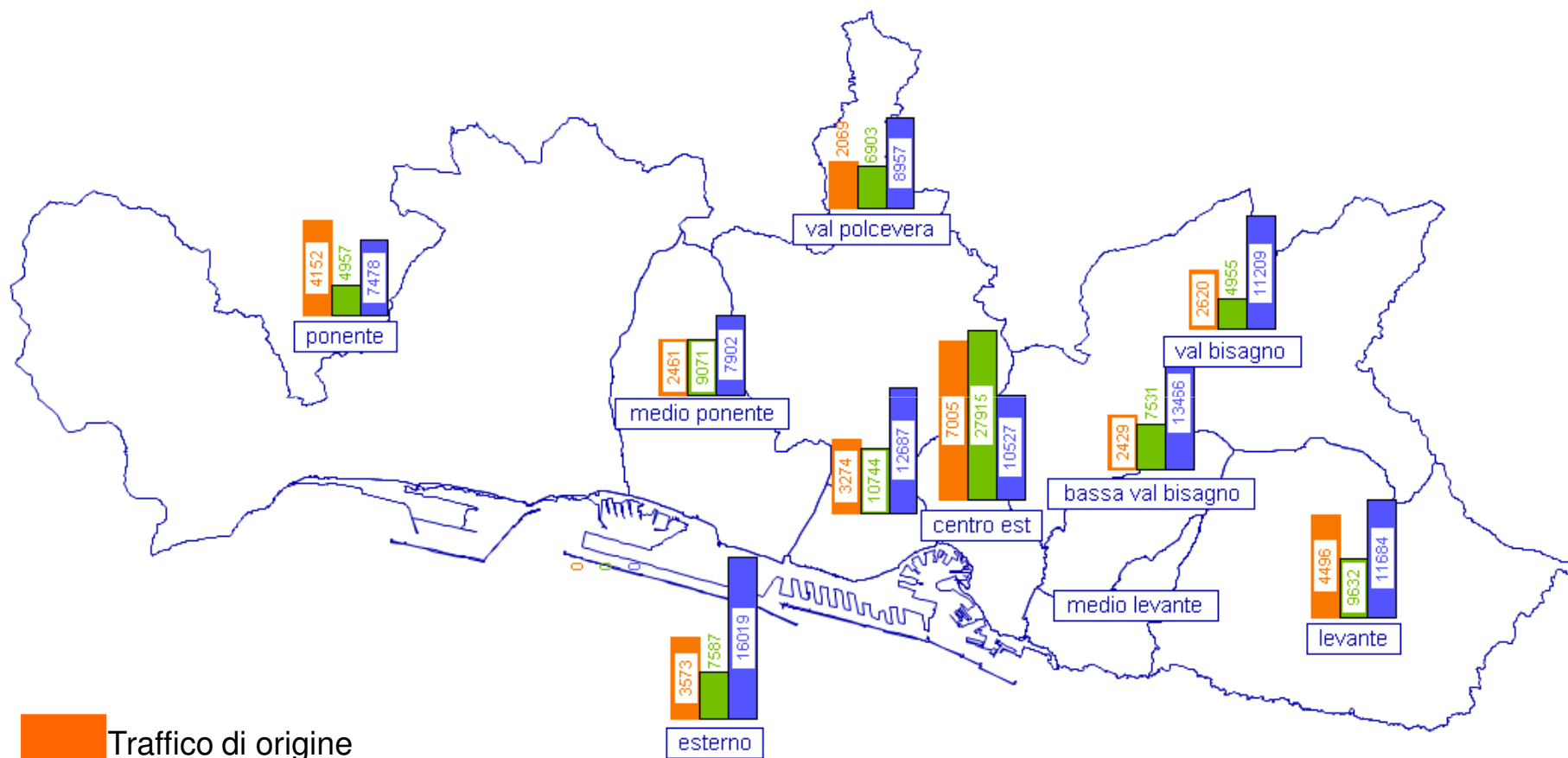
Stima della domanda di mobilità all'anno 2020

I valori della matrice oraria sono stati proiettati al 2020 tenendo conto non solo dei fattori esogeni, ma anche delle politiche applicate negli scenari di PUM.



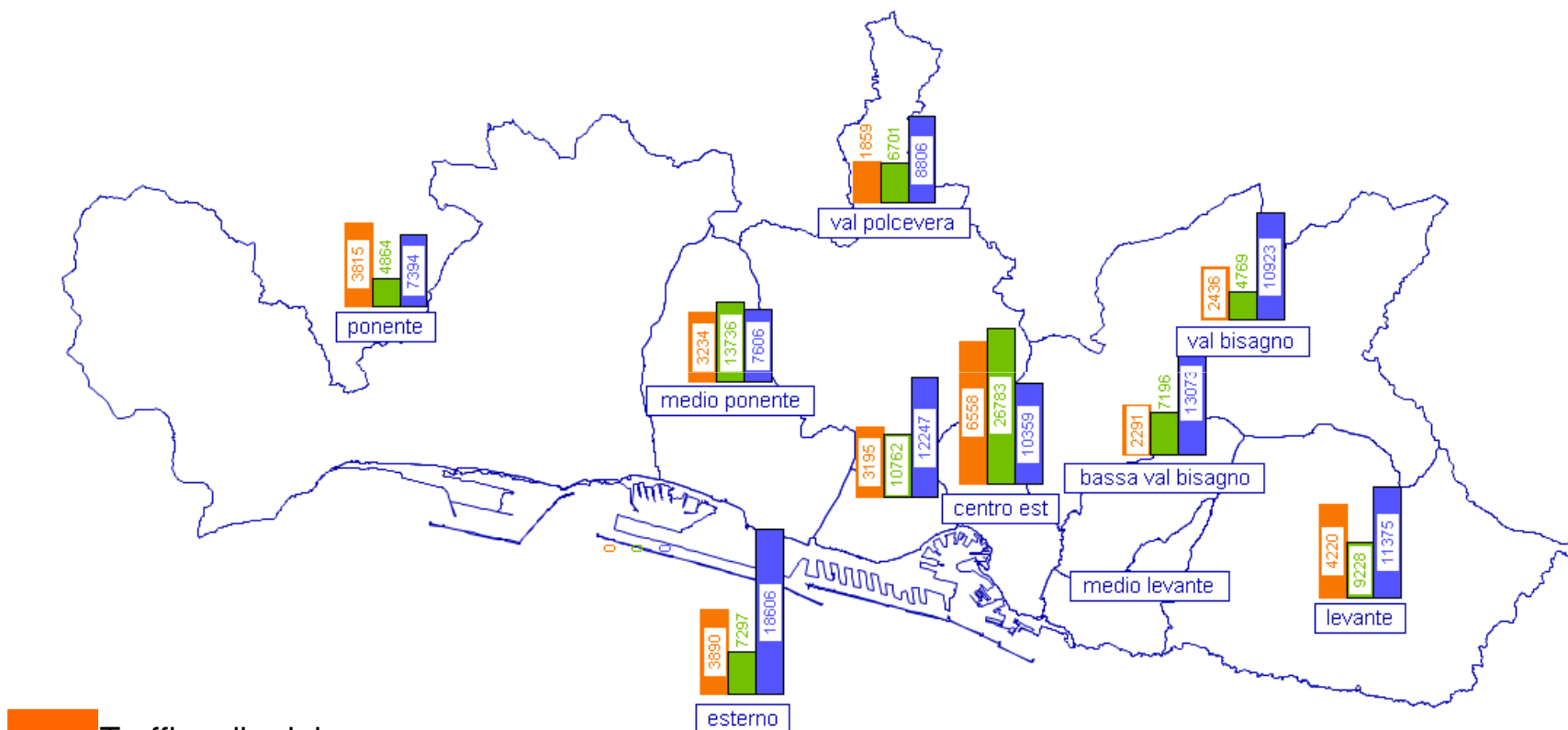
E' da sottolineare il fatto che nella matrice **non** sono considerati il traffico pesante e gli spostamenti di attraversamento in quanto l'indagine iniziale è riferita al territorio provinciale. Quindi le stime effettuate con il modello non danno indicazioni relative ai valori assoluti del traffico autostradale, ma al grado di "alleggerimento" del nodo genovese.

Dettaglio matrici (1/2)



spostamenti interni	spostamenti totali	% spostamenti interni sul totale
39,028	152,770	25.55%

Dettaglio matrici (2/2)



- Traffico di origine
- Traffico di destinazione
- Traffico interno

spostamenti interni	spostamenti totali	% spostamenti interni sul totale
37,823	151,964	24.89%

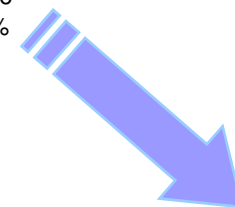
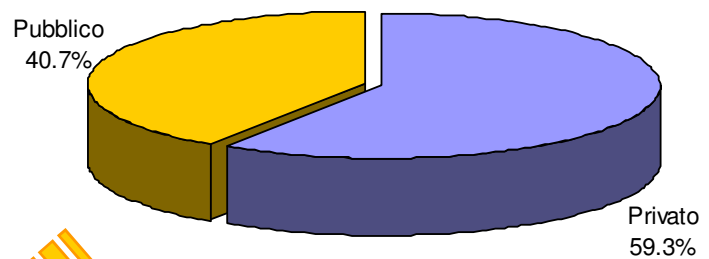
Gli scenari analizzati

Per valutare l'impatto della gronda autostradale sulla rete urbana si sono considerati i seguenti scenari:

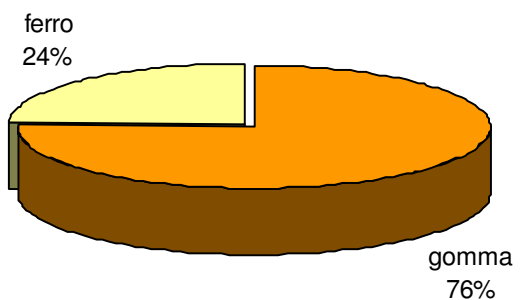
- Stato attuale
- Scenario a lungo termine (2020) senza gronda autostradale
- Scenario a lungo termine (2020) con gronda autostradale
 - Tracciato intermedio
 - **Tracciato “alto”**
 - **Tracciato “basso”**

Ripartizione modale: stato attuale

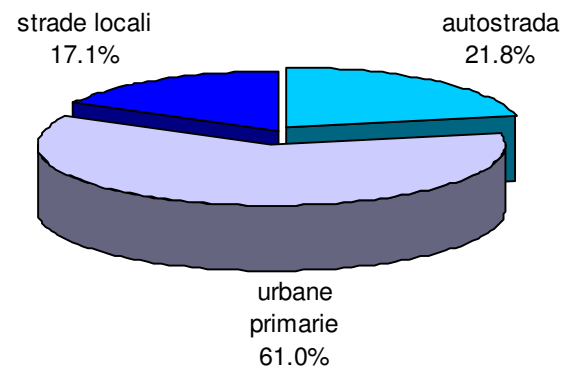
Ripartizione modale spostamenti (7.30-8.30)
Stato attuale



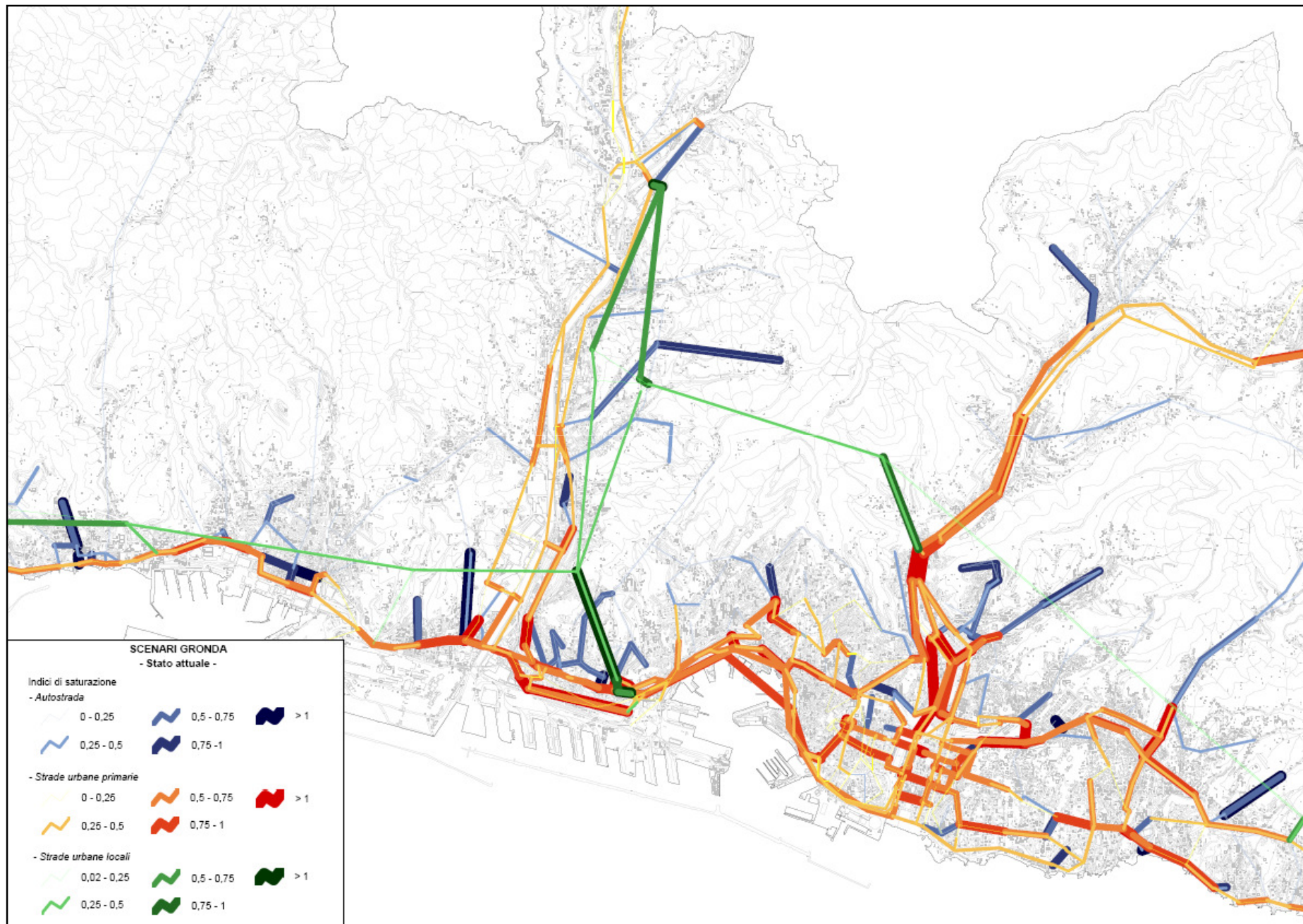
Ripartizione spostamenti TPL (7.30-8.30)
Stato attuale



Percorrenze trasporto privato (7.30-8.30)
Stato attuale - utenti km

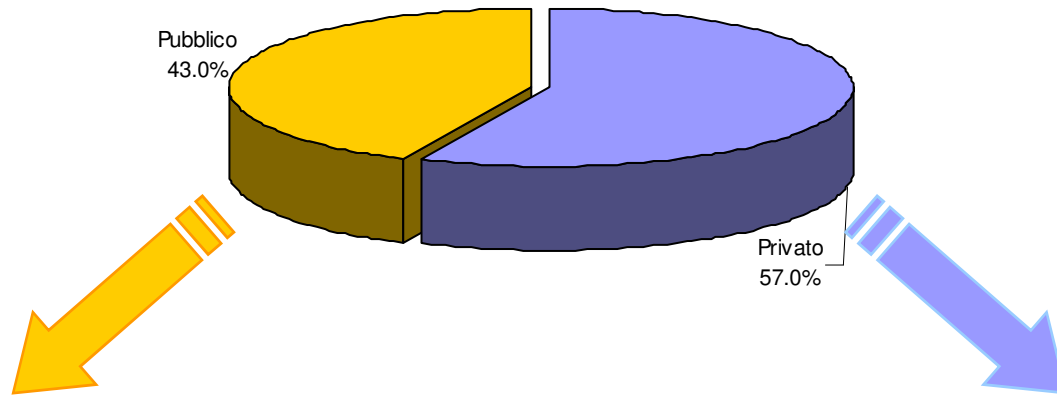


Indice di saturazione – stato attuale

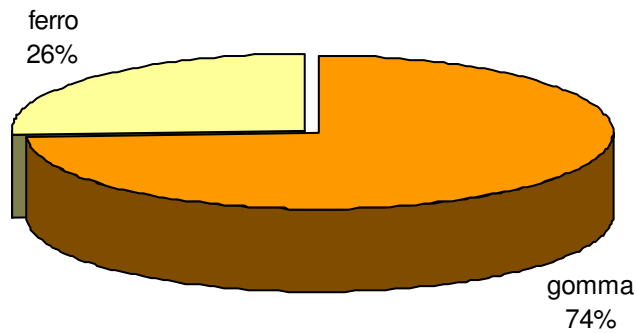


Ripartizione modale: scenario lungo periodo senza gronda

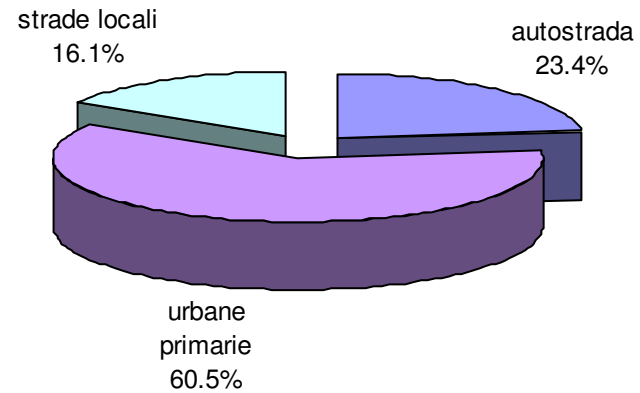
Ripartizione modale spostamenti (7.30-8.30)
Scenario 2020 senza gronda



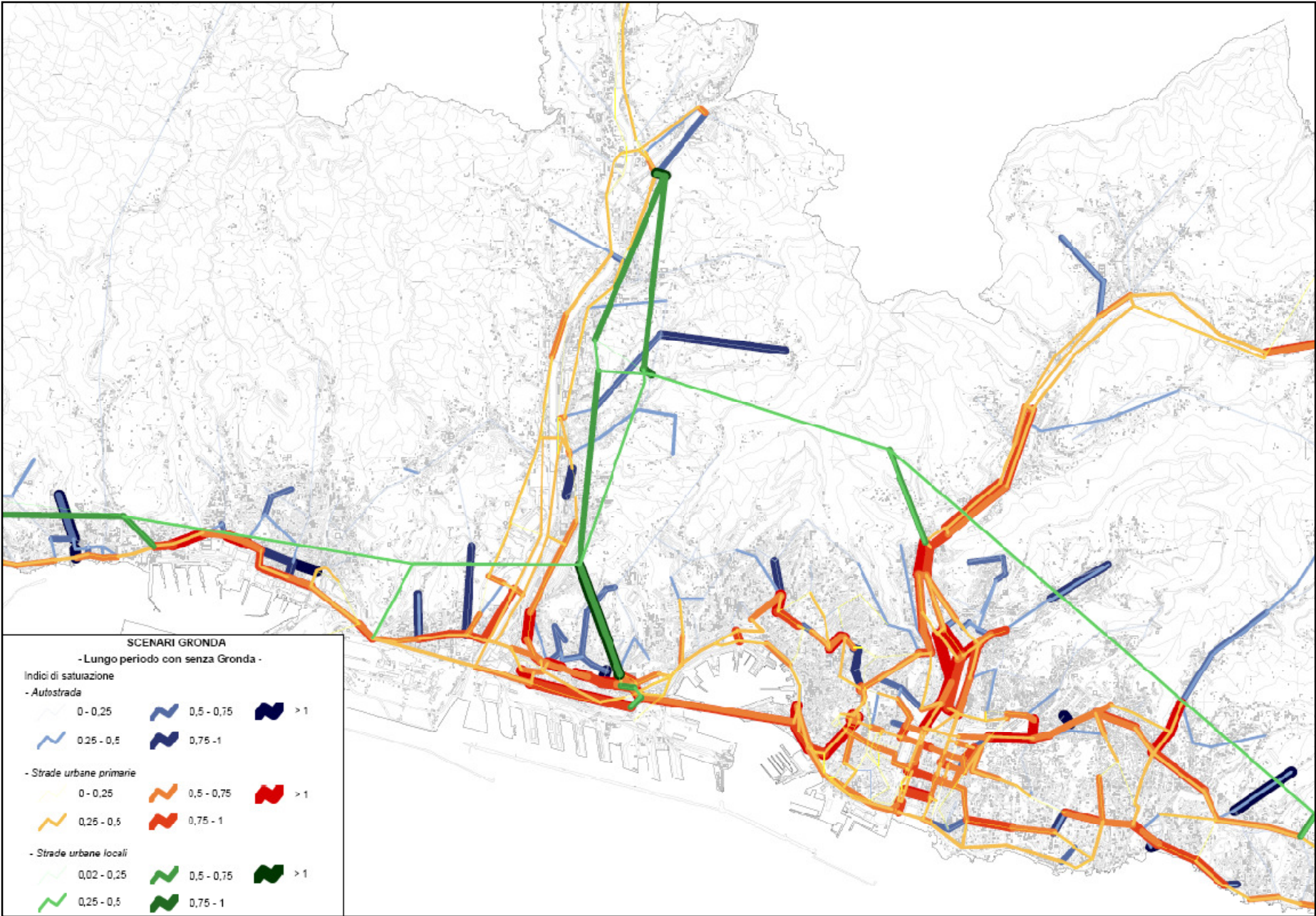
Ripartizione spostamenti TPL (7.30-8.30)
Scenario 2020 senza gronda



Percorrenze trasporto privato (7.30-8.30)
Scenario 2020 senza gronda

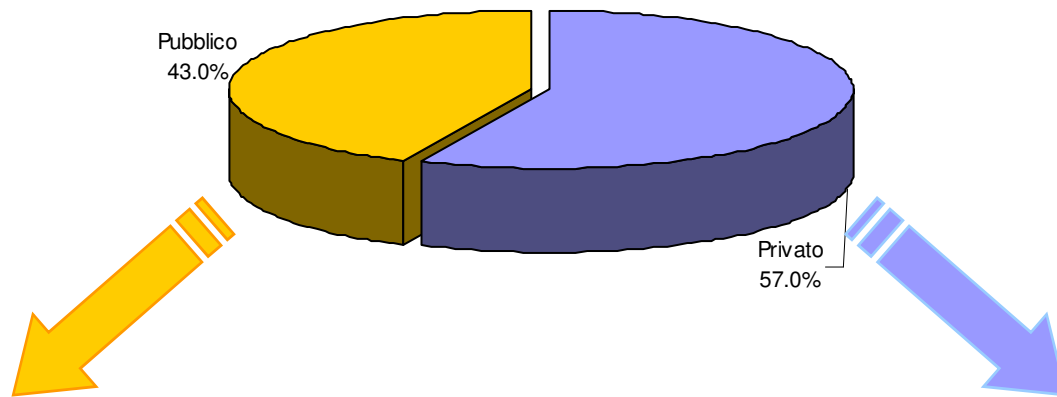


Indice di saturazione – lungo periodo senza gronda

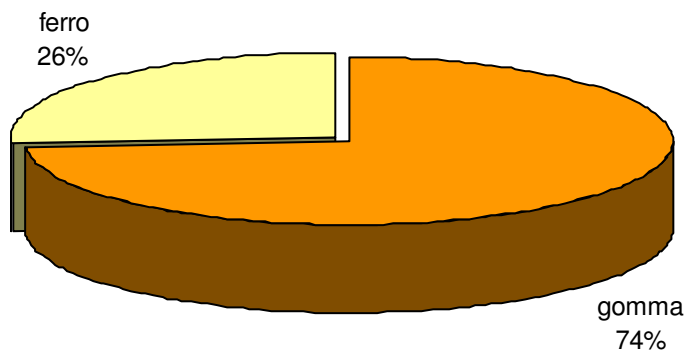


Ripartizione modale: scenario lungo periodo con gronda – tracciato intermedio

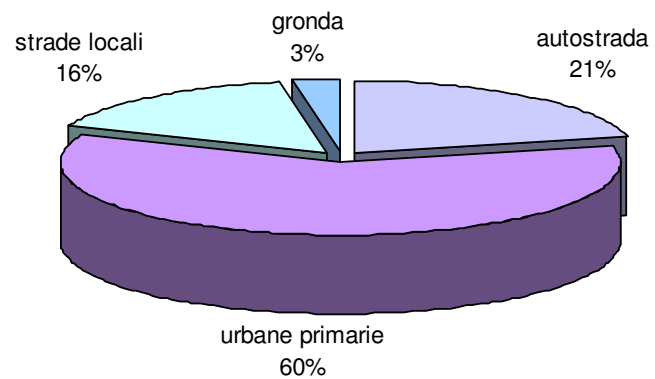
Ripartizione modale spostamenti (7.30-8.30)
Scenario 2020 con gronda



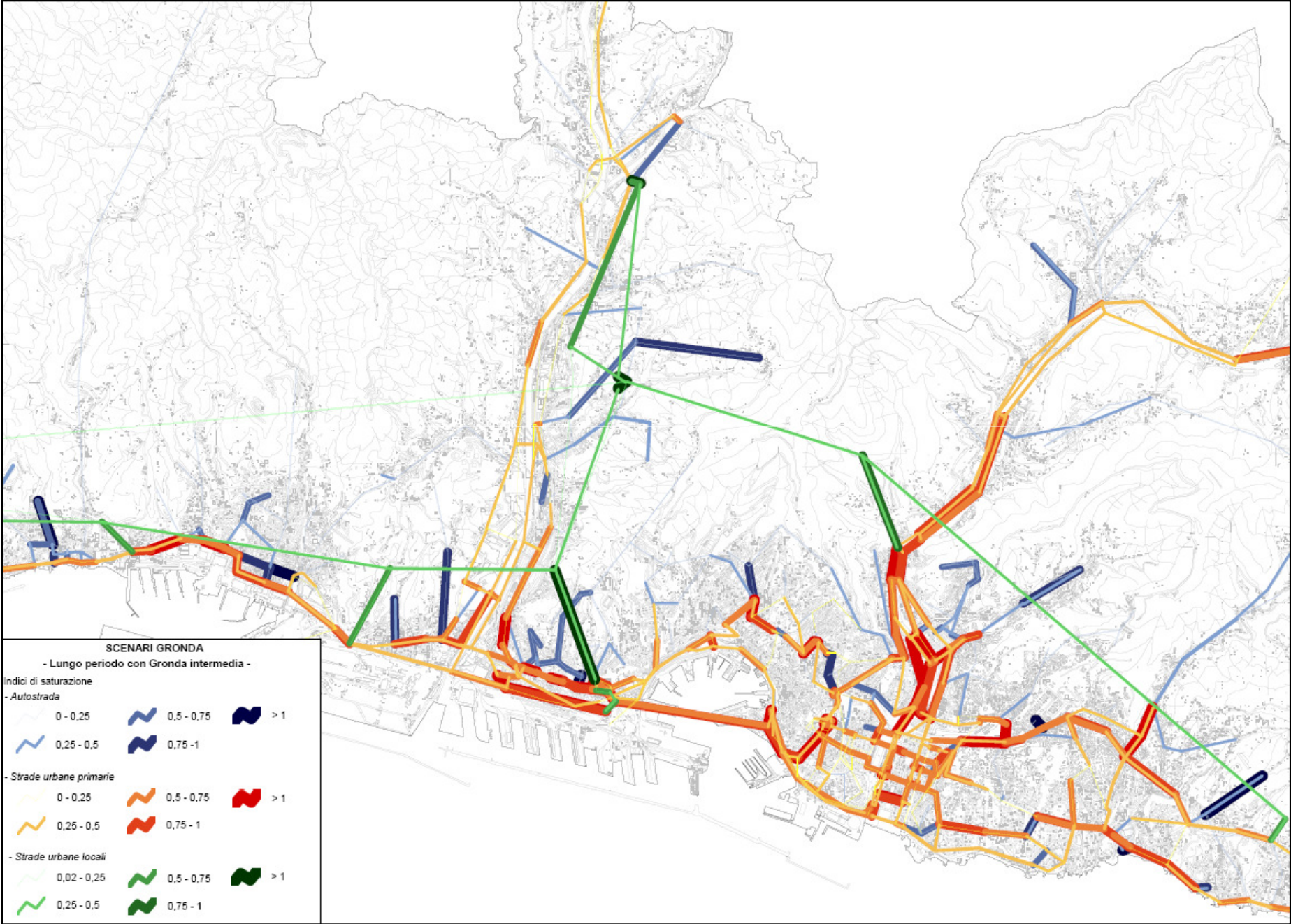
Ripartizione spostamenti TPL (7.30-8.30)
Scenario 2020 con gronda



Percorrenze trasporto privato (7.30-8.30)
Scenario 2020 con gronda

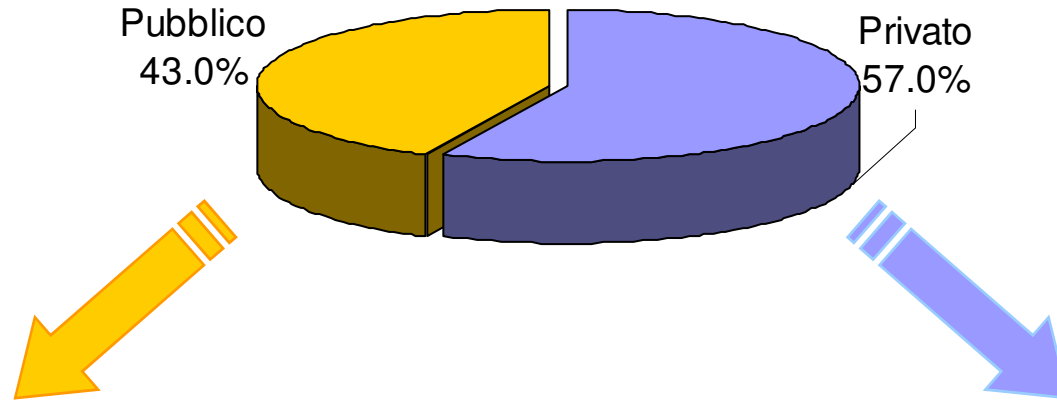


Indice di saturazione – lungo periodo con gronda “intermedia”

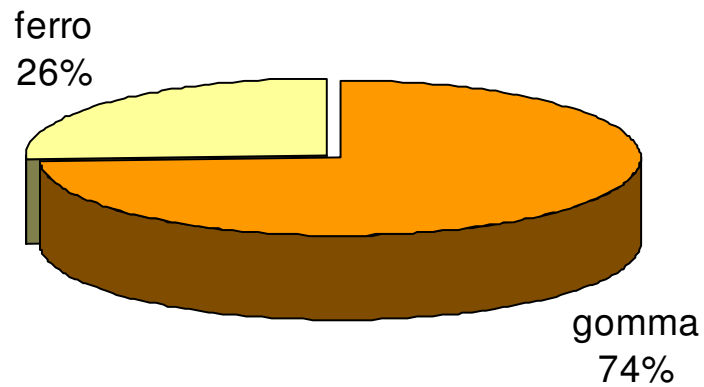


Ripartizione modale: scenario lungo periodo con gronda – tracciato alto

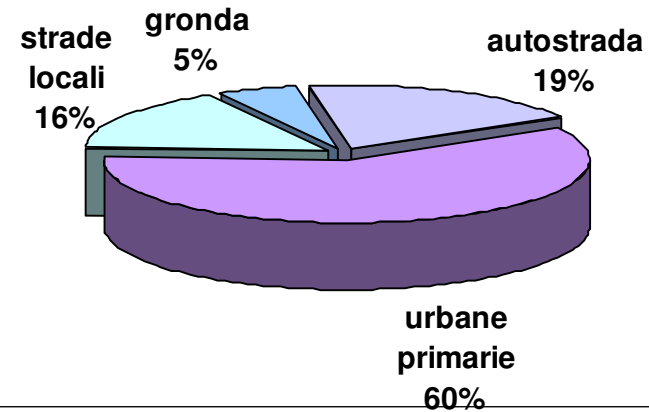
Ripartizione modale spostamenti (7.30-8.30)
scenario 2020 con gronda - tracciato alto



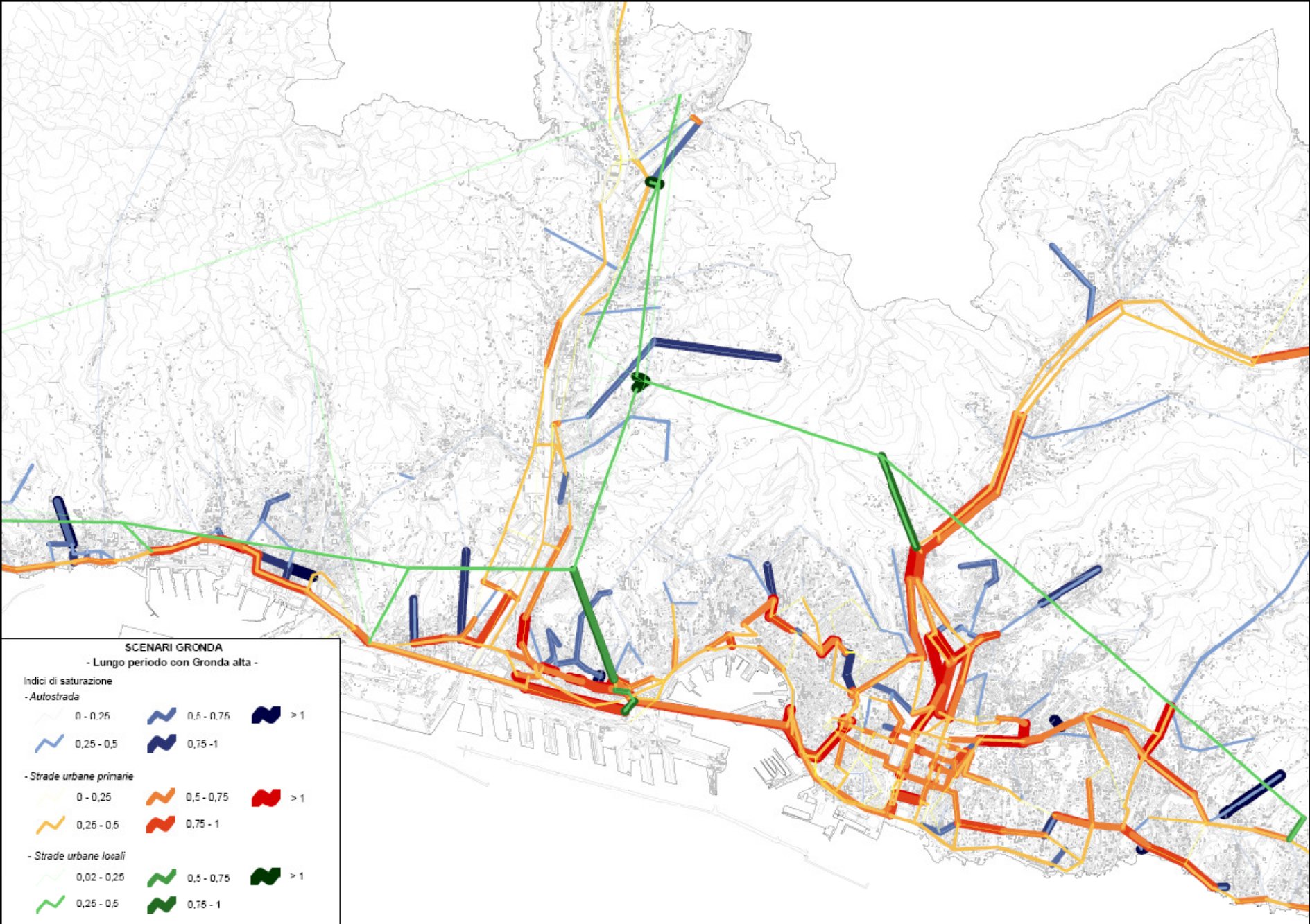
Ripartizione spostamenti TPL (7.30-8.30)
scenario 2020 con gronda - tracciato alto



Ripartizione spostamenti trasporto privato (7.30-8.30)
scenario 2020 con gronda - tracciato alto

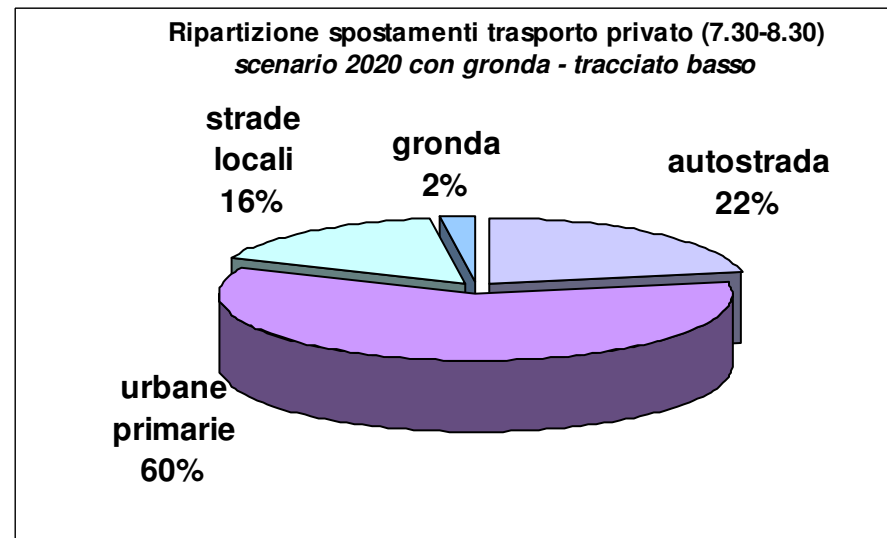
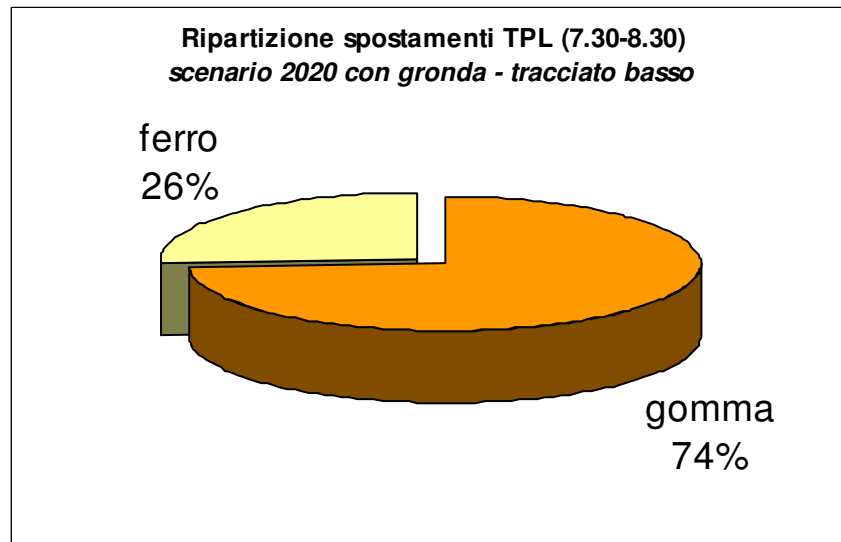
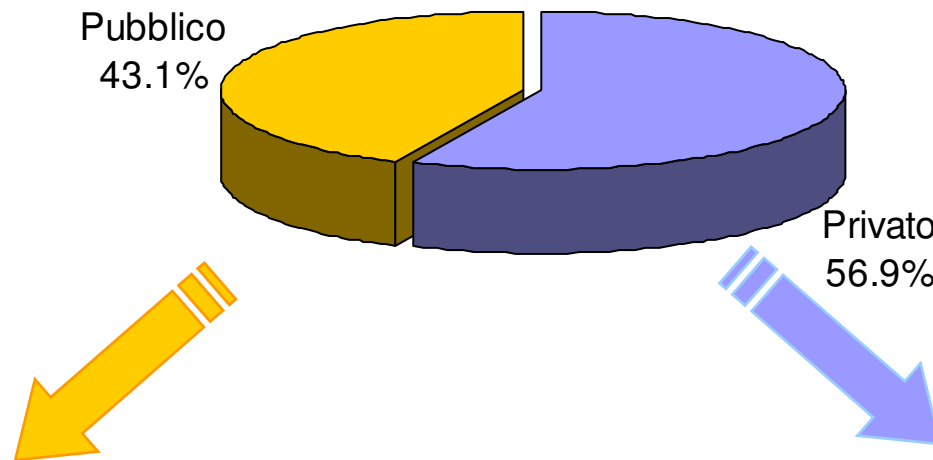


Indice di saturazione – lungo periodo con gronda alta

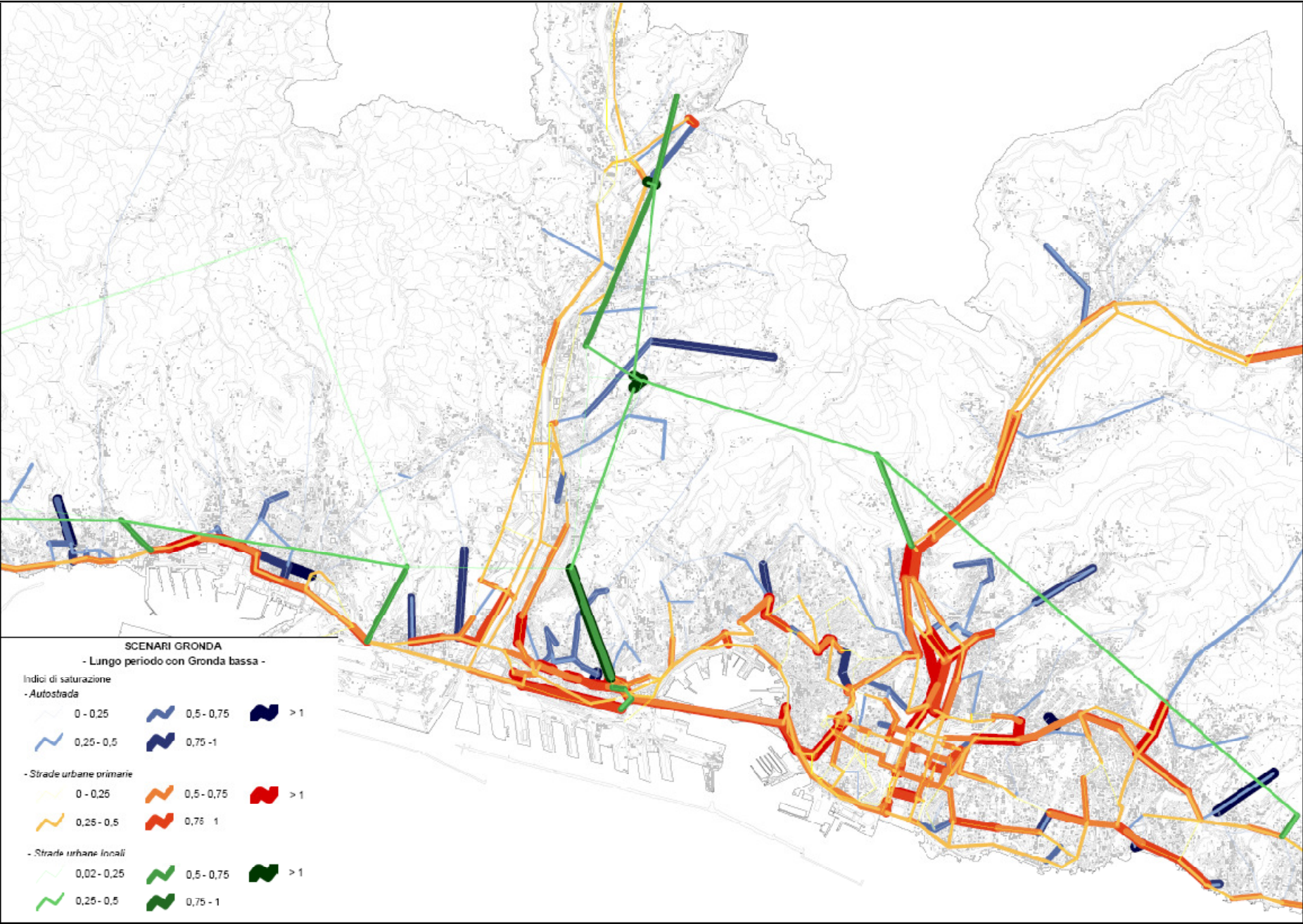


Ripartizione modale: scenario lungo periodo con gronda – tracciato basso

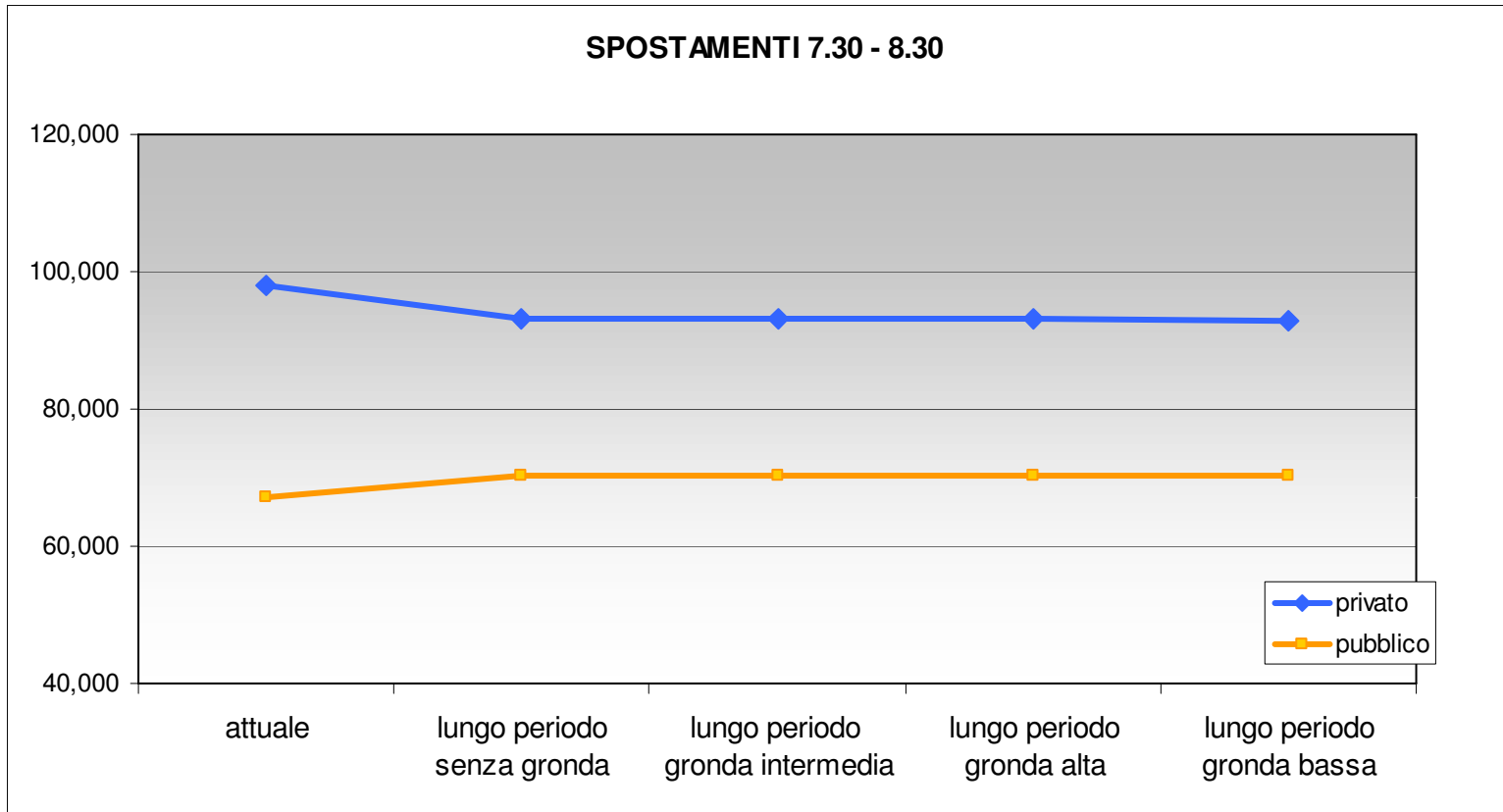
Ripartizione modale spostamenti (7.30-8.30)
scenario 2020 con gronda - tracciato basso



Indice di saturazione – lungo periodo con gronda bassa

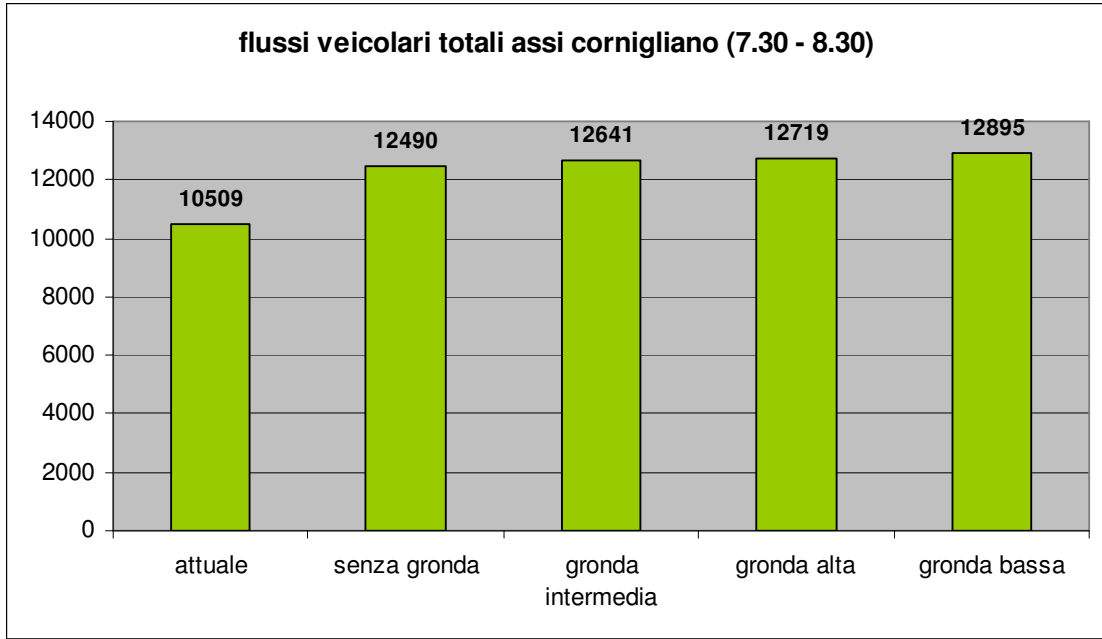


Confronto sulla ripartizione modale

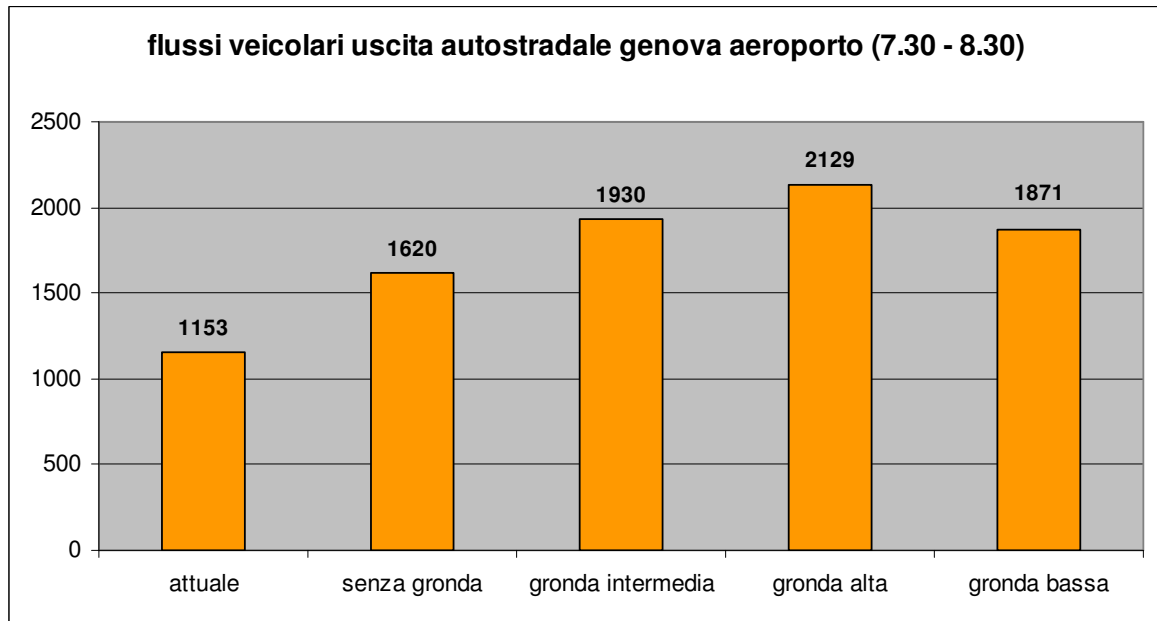


Il grafico evidenzia che la scelta del tracciato di gronda non influenza la ripartizione modale degli utenti.

Nodo di Cornigliano

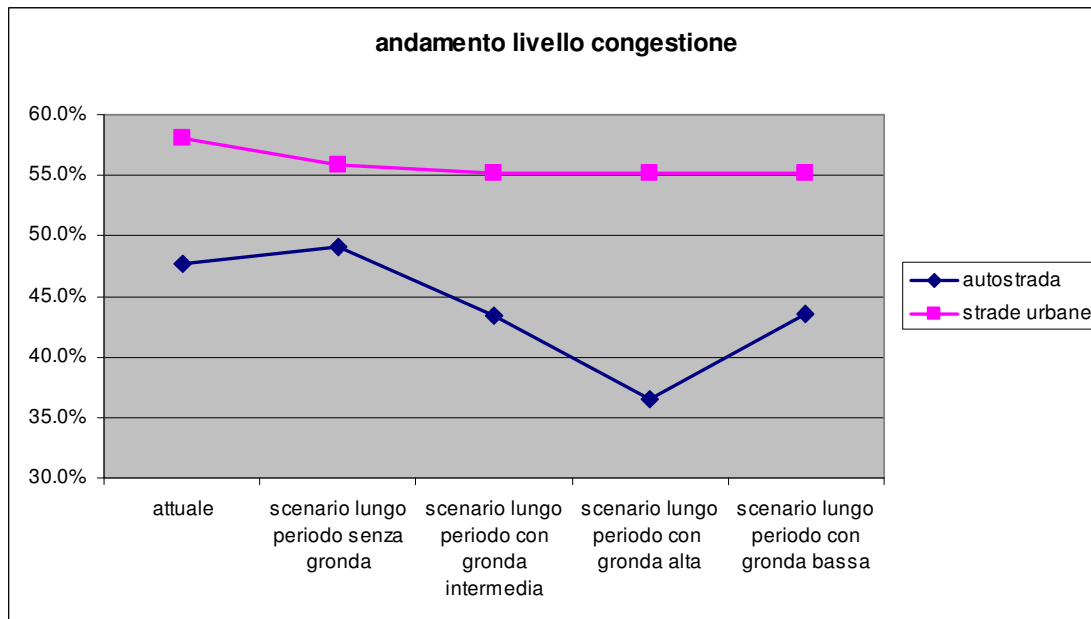
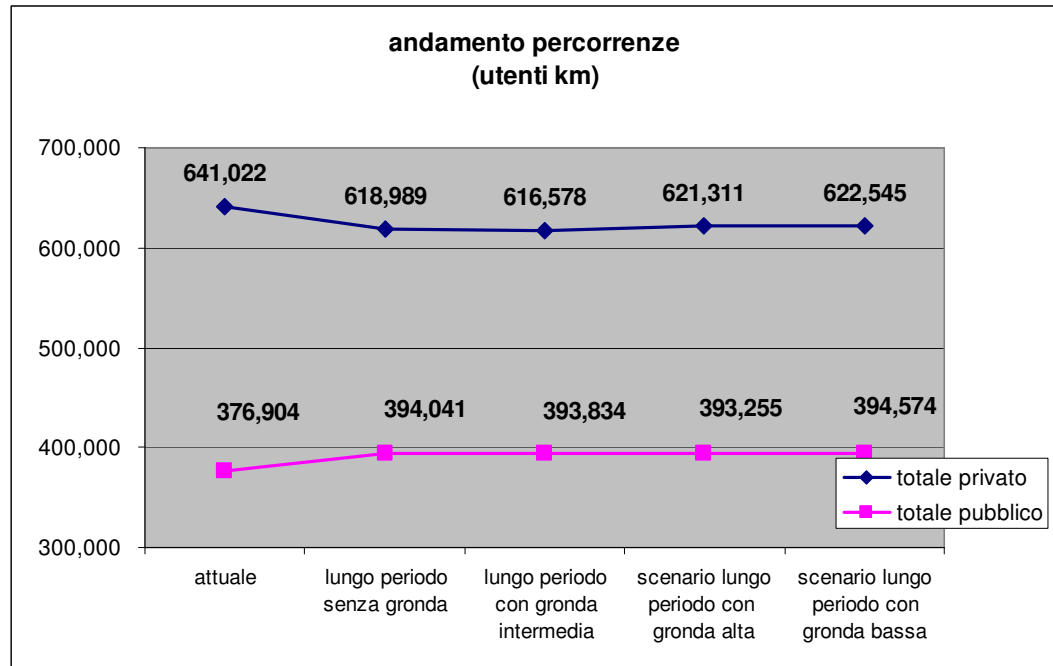


L'incremento sul lungo periodo all'uscita autostradale di Genova Aeroporto è dovuta principalmente all'insediamento degli Erzelli



Considerazioni di sintesi

1. Al fine di evitare trasferimento modale dal pubblico al privato, è necessario affiancare l'inserimento della nuova infrastruttura stradale con politiche di incremento dell'offerta di trasporto pubblico



2. L'indice di saturazione delle varie tipologie di strade si riduce in presenza della nuova infrastruttura.