

5.3.2 Interventi

La simulazione prevede sostanzialmente 3 gruppi di interventi ritenuti strategici nel medio-lungo periodo (in relazione al PGT):

- area ovest: by pass SP49 (*intervento con valenza dimostrativa non compreso tra gli interventi prescrittivi di PGTU*) ovvero ricucitura tra via Pascoli (proveniente da Annone, nodo con rotatoria) e viale Vittoria, con opere di sottopasso ferroviario;
- area sud: ricucitura tra via della Foppa e SP51, con connessa riconfigurazione del nodo con la via Vignola;
- area nord: interventi di ricucitura della rete secondaria per l'accessibilità al lago, sempre da considerarsi in relazione alla mobilità ciclabile.

Lo scenario di lungo periodo è stato simulato considerando ripristinato il ponte sulla SP49-SS36 e relative svolte complete.

Sono anche contemplati gli interventi di breve periodo, compreso anche l'allargamento della ZTL alla via I Maggio ovvero sua interdizione all'attraversamento; tale intervento è da ritenersi opzionale nel breve periodo e – come già sottolineato – più realisticamente legato allo scenario di lungo periodo, sottomettendolo comunque ad una valutazione specifica in relazione agli effettivi livelli di traffico raggiunti dalla SP51 (eventuale Piano Particolareggiato/Esecutivo del traffico urbano *ad hoc*, PPTU/PPTE).

Identificazione degli interventi previsti (cfr. Tavola 06) nel lungo periodo:

LA1 by pass SP49 (connessione con viale Vittoria con sottopasso FNM) – *Intervento con valenza dimostrativa non compreso tra gli interventi prescrittivi di PGTU*

LA2 rotatoria via Europa-via Vittoria

LA3 rotatoria via Bachelet-nuova via di PGTU

LB1 connessione viaria SP49-SP51

LB2 rotatoria via per Dolzago-via Vignola

LB3 ottimizzazione rotatoria SP49 – via Mognago

LC1 rotatoria SP51-via per Dolzago

LC2 connessione viaria secondaria via Bagnolo (con funzione anche ciclopedonale e accessibilità lungolago)

LC3 risezionamento carreggiata via Ca' Bianca Pascolo

Volumi di traffico.

Dall'output modellistico che descrive l'entità dei flussi si può constatare la "consistenza" del transito sulla SP51, compreso per la gran parte nel range tra 600-900 vph (ora di punta am, naturalmente) con alcuni tratti tra 900-1200; in particolare in direzione sud tra via Montegrappa e via Lazzaretto e da via Kennedy alla nuova connessione SP49-SP51 (all'altezza di via Mognago).

L'assetto dei flussi – soprattutto con riferimento alle nuove infrastrutture proposte – mostra una interessante redistribuzione del traffico, centrata sul ruolo di "gronda" della via Kennedy.

La nuova connessione tra SP49 e SP51, all'altezza di via Mognago fino alla via Vignola, non "carica" quote di traffico eccessivamente impattanti ma svolge un importante ruolo di ricucitura.

Non solo, ma il nuovo nodo sulla SP51 consente una diversa gestione degli ingrassi (in sinistra) alla zona industriale (evitando la via Peslago, presenza plesso scuole).

La connessione della nuova via di PGT a sud del Centro sportivo e del plesso scolastico "Bachelet" e la stazione ferroviaria (con sottopasso), si carica di parte del traffico di attraversamento oggi sull'itinerario via per Annone-via Europa-via Kennedy, producendo un notevole beneficio sull'intero quadrante urbano ovest.

Tale intervento, simulato per meglio valutare e comprendere le potenzialità di un possibile nodo di interscambio intermodale (ferro-gomma con parcheggi), mantiene pertanto tutta la sua validità "teorica", ma in ragione della sua onerosità e complessità di gestione istituzionale tra diversi Enti, in ultima analisi non viene considerato e inserito nei contenuti programmatici del PGTU; resta evidentemente come