

## L'ACCESSIBILITÀ

Dall'Accordo del 1997 al 2010 gli Enti Locali hanno operato come impegno per migliorare le condizioni di accessibilità alle stazioni ferroviarie, creando spazi e percorsi attrezzati per tutte le modalità di trasporto utilizzabili per giungere in stazione (mobilità pedonale, ciclabile, autobussistica e motorizzata).

Il SFM viene considerato in tutti gli strumenti urbanistici e di settore l'elemento cardine per la riorganizzazione della mobilità bolognese, e in questa ottica le stazioni diventano luoghi integrati di accesso al sistema, dove poter intercambiare, a vari livelli, con gli altri mezzi di trasporto, come illustrato nel paragrafo 2.3.4.

Tale attenzione si è tradotta in questi anni anche in un grande investimento finanziario degli Enti Locali per migliorare l'accessibilità e l'intermodalità delle stazioni in termini di percorsi e aree attrezzate; ciò si evince molto bene dalla tabella riportata di seguito, dalla quale emerge come le effettive dotazioni del sistema SFM siano state anche superiori rispetto alle previsioni del PTCP.

	Previsioni PTCP	Realizzati al 2010	Differenza
Posti auto	4.602	5.660	+ 1.058
Sottopassaggi	52	50	-2
Piste ciclabili	36	43	7

*Tabella 11- Sintesi delle opere realizzate per migliorare l'accessibilità delle stazioni SFM*

Per l'elenco dettagliato degli interventi si rimanda invece all'Allegato 17.

### I parcheggi scambiatori

Come già trattato nel paragrafo 2.2.3, alla base dell'organizzazione dell'accessibilità con il mezzo privato c'è il principio dell'interscambio diffuso non presso grandi parcheggi scambiatori a ridosso dell'area urbana, ma il più vicino possibile ai luoghi di residenza.

Di seguito alcuni esempi di parcheggi realizzati nelle stazioni SFM.



*Parceggio alla stazione di Imola*



*Parceggio alla stazione di Lama di Reno*



*Parceggio alla stazione di Ozzano E.*



*Parceggio alla stazione di Rastignano*



*Parceggio alla stazione di Silla*



*Foto del parcheggio a Borgonuovo*



*Foto del parcheggio di Grizzana Morandi*

Naturalmente nella progettazione delle aree di interscambio mezzo privato-treno si è posta particolare attenzione all'accessibilità dell'utenza debole, riservando parcheggi per disabili in prossimità degli accessi pedonali alle banchine e limitando al massimo le barriere architettoniche.

### I sottopassaggi

Per migliorare l'accessibilità pedonale e ciclabile delle stazioni, nonché la sicurezza degli utenti, sono stati realizzati numerosi sottopassaggi di stazioni.

Nella maggior parte dei casi (39 su 50, ovvero il 76%) i sottopassaggi costruiti sono passanti e ciò rappresenta una caratteristica molto importante, perché si aumenta notevolmente il raggio di accessibilità alla stazione, e consente di superare facilmente la barriera fisica costituita dalla linea ferroviaria.



Nello schema di fermata riportato è evidenziata con dei rettangoli la posizione più corretta dei sottopassaggi di stazione, mentre le frecce verdi indicano il vantaggio dovuto al fatto che siano passanti, visto che permettono di allargare l'area da cui è possibile accedere direttamente in stazione.

L'importanza di avere un sottopassaggio passante, anche per l'esercizio ferroviario, è sottolineata dal fatto che in 4 stazioni in cui era previsto un sottopassaggio solo di stazione, RFI lo ha poi anche realizzato passante. Nell'Allegato 17 viene riportata una tabella completa degli interventi previsti e realizzati nelle singole stazioni, da cui si evince proprio tale fatto.

Di seguito si riportano alcuni esempi di sottopassaggi realizzati.



*Stazione di Anzola*



*Stazione di S. Giovanni in Persiceto*



*Stazione di Borgo Panigale*

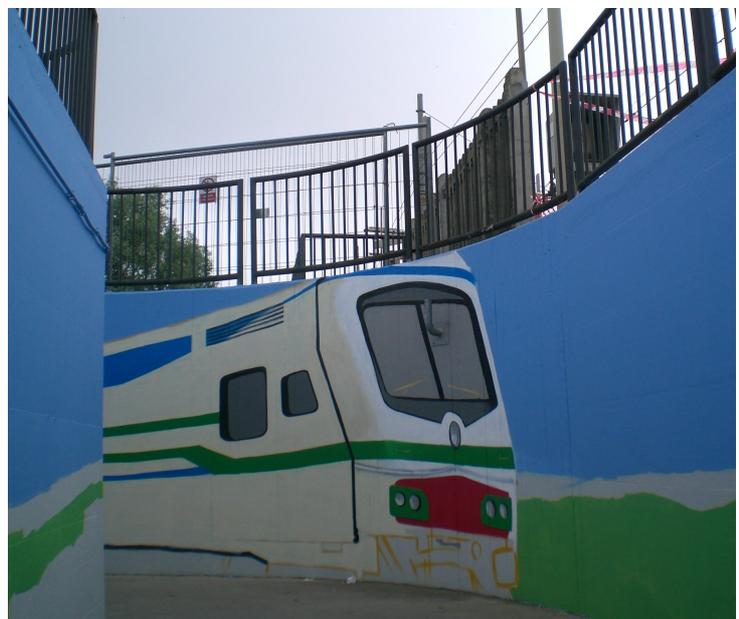


*Stazione di Casalecchio-Garibaldi*





*I sottopassaggi della stazione di Imola: il vecchio e il nuovo, passante.*



*Il sottopassaggi della stazione di Galliera*

### I percorsi e la mobilità ciclo-pedonale

Quasi tutte le stazioni, esistenti e nuove, prevedono percorsi pedonali e/o ciclabili, spesso anche come sottopassaggi di stazione, studiati e progettati per assicurare maggiore comodità e sicurezza ai viaggiatori e per garantire percorsi il più possibile diretti dalle zone residenziali e produttive alle stazioni.

Spesso i collegamenti sono diventati percorsi urbani utilizzati anche dai cittadini non utenti della ferrovia. Tali casi si manifestano per quei percorsi che hanno ricucito una divisione tra aree urbane poste sui lati opposti dei binari.

In alcuni casi nel realizzare i percorsi ciclo-pedonali è stata posta particolare attenzione anche alla loro differenziazione altimetrica rispetto alle strade; ciò per aumentare la sicurezza del pedone o del ciclista, e per un maggiore comfort, riducendo le pendenze.

Di seguito sono indicati alcuni esempi di realizzazioni.



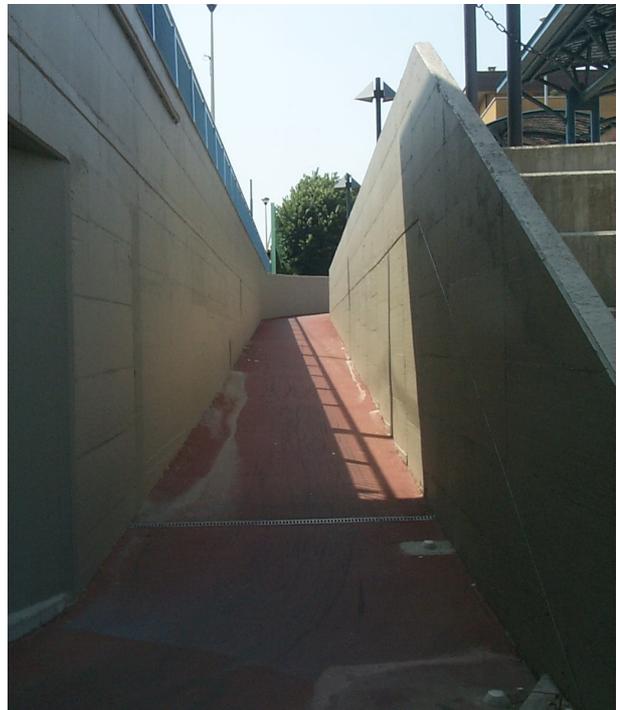
*Galliera – Percorso ciclabile urbano*



*Grizzana M. - Scale per superare il dislivello*



*Casalecchio Garibaldi – distinzione tra percorso ciclabile e pedonale*



*Funo Centergross – Percorso ciclo-pedonale all'uscita del sottopassaggio*



*S. Ruffillo – Accesso ciclo-pedonale recuperato*



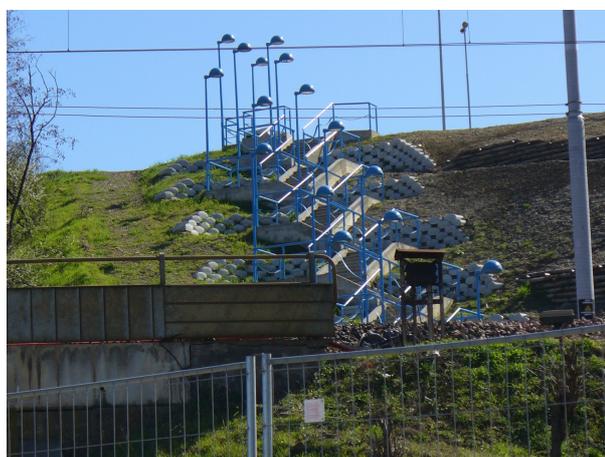
*Lama di Reno – l'accesso ciclo-pedonale alla banchina*



*Ozzano Emilia - Percorso ciclabile verso il centro urbano*



*Ceretolo - Differenza di quota del percorso ciclabile rispetto alla strada*



*Musiano-Pian di Macina e Mazzini – accesso pedonale tramite scale*

La Provincia di Bologna nel Piano della Mobilità Provinciale (PMP), approvato nel Marzo 2009, dà grande rilevanza, nell'ambito delle principali politiche da perseguire per migliorare e rendere sostenibile il sistema della mobilità provinciale, alle azioni per favorire la mobilità non motorizzata, e in particolar modo la mobilità ciclabile.

Lo scopo è di agevolare la modalità ciclabile e promuovere un sistema a rete di piste, sia preservando il patrimonio di percorsi ciclo-pedonali esistenti, sia ampliandolo con interventi che ricongiungano i singoli percorsi ciclabili; obiettivo di tale rete è il collegamento efficace tra le zone a più alta attrattività, tra cui vi sono le stazioni ferroviarie.

Considerando la complessità del tema della promozione della mobilità ciclabile e la necessità di affrontarlo in maniera puntuale ma complessiva, la Provincia di Bologna ha avviato i lavori per la ricostruzione del quadro conoscitivo dello stato attuale e progettuale degli itinerari ciclabili nel territorio provinciale, operazione che autonomamente riveste un ruolo molto importante e che è inoltre propedeutica ad una successiva fase di redazione di uno strumento di pianificazione e programmazione della mobilità ciclabile denominato Piano della Mobilità Ciclabile (PMC).

In tale ambito, è stato promosso il "progetto di bike sharing", che ha l'ambizione di configurare un sistema intercomunale di utilizzo condiviso di biciclette e si inserisce all'interno delle suddette attività propedeutiche alla redazione di un PMC, quale "progetto pilota" per incentivare azioni volte alla mobilità sostenibile.

La previsione della realizzazione di un sistema di bike sharing intercomunale, s'inserisce inoltre all'interno di una serie di interventi infrastrutturali per la moderazione del traffico e il completamento di una rete di piste ciclabili di livello intercomunale, la realizzazione e/o previsione di zone pedonali o a traffico limitato, a zone a 30 Km/h, e azioni per incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico sia su gomma che su ferro. Tali interventi contribuiscono, insieme alla realizzazione di un sistema di rete di servizio di bike sharing intercomunale, al sistema delle misure adottate per la riduzione del traffico veicolare privato.

La Provincia di Bologna e i Comuni di Bologna, Calderara di Reno, San Giovanni in Persiceto e San Lazzaro di Savena, oltre ai gestori delle reti e dei servizi di trasporto pubblico (ATC-FER-SRM), hanno sottoscritto nel settembre 2010 un "Atto di Adesione al progetto Mi Muovo in bici per Comuni", in cui condividono l'opportunità e la strategicità di realizzare un sistema di bike sharing provinciale, che si integri con il sistema regionale "Mi muovo in bici". Obiettivo di tale sistema è la promozione dell'integrazione modale e della mobilità sostenibile, in particolar modo della modalità ciclabile, con la realizzazione di una rete unitaria di postazioni di bike sharing diffusa sul territorio provinciale, integrata con il trasporto collettivo su ferro e su gomma e con le principali emergenze e attrattività urbane.

Tale progetto si inserisce anche in un contesto regionale di crescente attenzione per il bike sharing, confermato dall'"Atto di indirizzo generale per il triennio 2011-2013 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e locale", approvato il 20/09/2010, in cui il bike sharing risulta tra le azioni principali per favorire la mobilità sostenibile e in cui si esalta il suo ruolo in rapporto all'integrazione modale in generale e con il ferro in particolare, visto che si rimarca come le stazioni ferroviarie, per poter costituire i poli di interscambio della mobilità regionale, dovranno sempre più essere attrezzate per rappresentare i nodi principali della rete della viabilità ciclabile e del sistema del bike sharing e del car sharing".