

Aggiornamento e revisione del Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) e del Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.) del Comune di Jesi

Relazione ed elaborati grafici esplicativi dello stato di progetto



BOZZA

Dicembre 2009



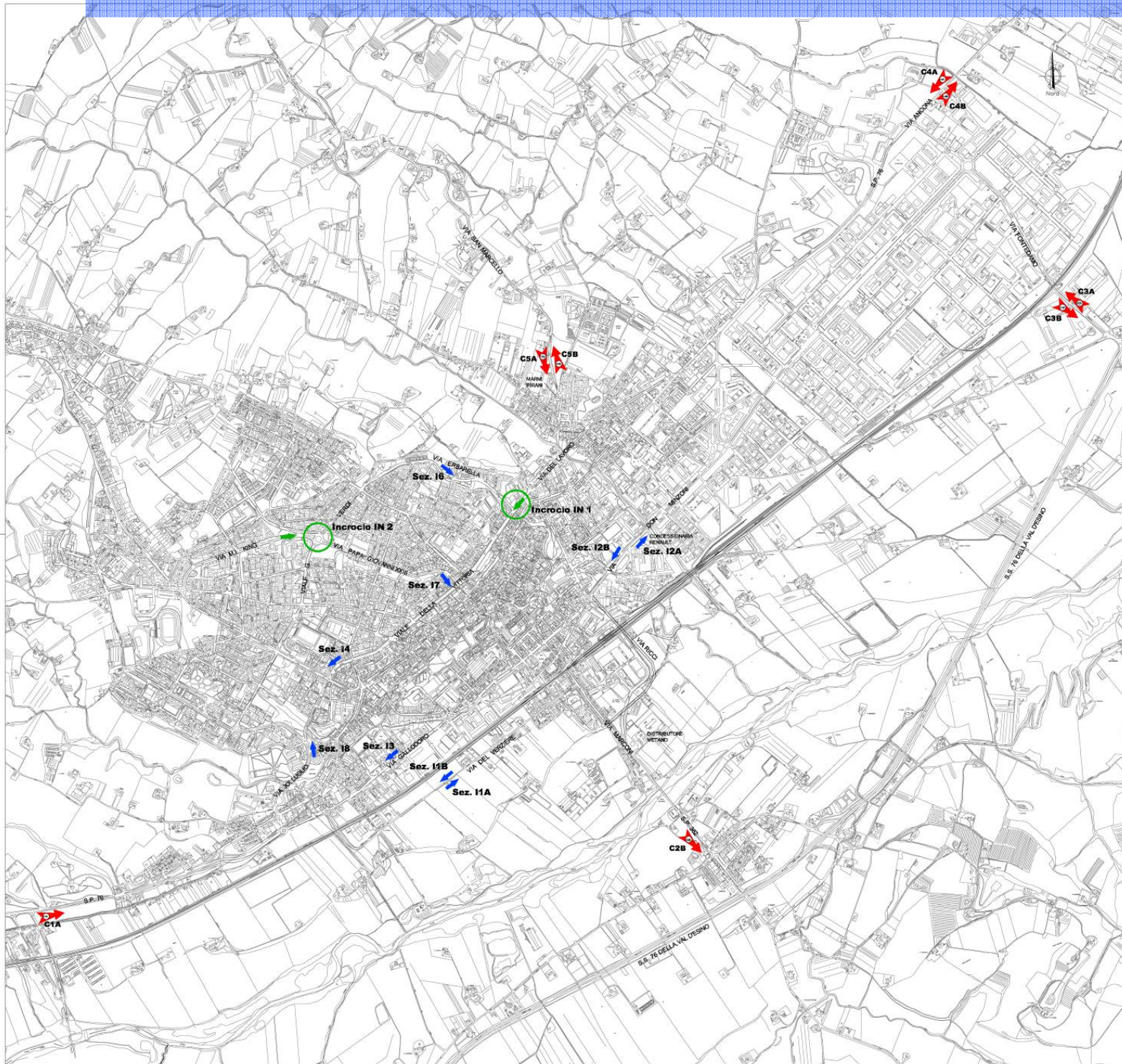
CHE COS'E' IL PUT?

Il PUT costituisce uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali.




Il Piano Urbano del Traffico (PUT) è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo - **arco temporale biennale** **dall'approvazione in Consiglio Comunale** - e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.



I RILIEVI DI TRAFFICO



LEGENDA:

-  **Sezioni al Cordone**
 - C1 Porta Ovest, S.P. 76 Val d'Esino
 - C2 Porta Centro, Via Marconi (S.P. 362 Jesina)
 - C3 Porta Est, Via Fontedamo
 - C4 Porta Nord Est, Via Ancona (S.P. 76 Val d'Esino)
 - C5 Porta Nord, Via San Marcello
-  **Sezioni interne**
 - 11 Via del Verziere
 - 12 Via Don Minzoni
 - 13 Via del Gallodoro
 - 14 Viale della Vittoria (dir. sud-ovest)
 - 16 Via Erbarella
 - 17 Via Papa Giovanni XXIII
 - 18 Via XX Giugno
-  **Incroci**
 - IN 1 Viale della Vittoria - Via del Lavoro - Via Erbarella
 - Sezione su via del Lavoro
 - IN 2 Viale Verdi - Via M.L. King - Viale Papa G-XXIII
 - Sezione su via M.L. King



COMUNE DI JESI

AGGIORNAMENTO E REVISIONE
DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO (P.U.T.)
E DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' (P.U.M.)

I RILIEVI DI TRAFFICO

COMM.	DOC.	REV.	SCALA	FILE
AJVG	P001	0	1:10000	AJVG/P001/0

Coordinamento generale e responsabile del progetto: ING. TITO BERTI MALLI



- Diret. Ing. TITO BERTI MALLI
- Diret. Ing. NEMICO GRANIERI
- Diret. Ing. VASCO TRUFFINI
- Diret. Arch. KIMBERLY KAMENICKY
- Diret. Arch. ALESSANDRO BRACCIONI
- Diret. Ing. LAURA CASAVECCHIA
- Diret. Ing. CLARA DRAGHINI
- Diret. Ing. PAOLA LAURITI

REVISIONE	DATA	OGGETTO	REDAZIONE	VERIFICA	AUTORIZZAZIONE


SINTAGMA s.r.l. - VIA RICCIARDITA, 1 - 08132 PERUGIA - S.M. IN CAMPO Tel. +39 075 626271 Fax +39 075 626272 Email sintagma@sintagma.it

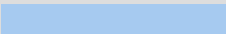
I RILIEVI DI TRAFFICO – FLUSSI AL CORDONE

CONFRONTO TRA I RILIEVI DEL 1998, DEL 2004 E DEL 2009

Ora di punta del mattino
Sezioni in entrata ed uscita da Jesi

Porta 1 – Porta Ovest, S.P. 76 Val d'Esino
Porta 2 – Porta Centro, via Marconi (S.P. 362 Jesina)
Porta 3 – Porta Est, via Fontedamo
Porta 4 – Porta Nord Est, via Ancona (S.P. 76 Val d'Esino)
Porta 5 – Porta Nord, via San Marcello

 Aumento dei flussi

 Diminuzione dei flussi

Entrata (ora di punta)									
	Flussi al 1998 (7.15-8.15)	Flussi al 2004 (7.15-8.15)	Flussi al 2009 (7.45-8.45)	Variazione % - 2004- 1998	Variazione assoluta - 2004-1998	Variazione % - 2009- 1998	Variazione assoluta - 2009-1998	Variazione % - 2009- 2004	Variazione assoluta - 2009-2004
Porta 1	734	740,62	1371	0,9%	6,62	86,8%	637	85,1%	630,38
Porta 2	532	807		51,7%	275				
Porta 3	446	808	929	81,2%	362	108,3%	483	15,0%	121
Porta 4	532	754	738,5	41,7%	222	38,8%	206,5	-2,1%	-15,5
Porta 5	196	316,5	332,5	61,5%	120,5	69,6%	136,5	5,1%	16
Totale	2440	3426,12	3371	40,4%	986,12				

Uscita (ora di punta)									
	Flussi al 1998 (7.15-8.15)	Flussi al 2004 (7.15-8.15)	Flussi al 2009 (7.45-8.45)	Variazione % - 2004- 1998	Variazione assoluta - 2004-1998	Variazione % - 2009- 1998	Variazione assoluta - 2009-1998	Variazione % - 2009- 2004	Variazione assoluta - 2009-2004
Porta 1	552	752	1026	36,2%	200	85,9%	474	36,4%	274
Porta 2	402	686,5	738,5	70,8%	284,5	83,7%	336,5	7,6%	52
Porta 3	294	463	636	57,5%	169	116,3%	342	37,4%	173
Porta 4	587	753,5	560,5	28,4%	166,5	-4,5%	-26,5	-25,6%	-193
Porta 5	107	231,5	172,5	116,4%	124,5	61,2%	65,5	-25,5%	-59
Totale	1942	2886,5	3133,5	48,6%	944,5	61,4%	1191,5	8,6%	247




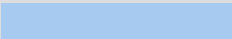
I RILIEVI DI TRAFFICO – FLUSSI AL CORDONE

CONFRONTO TRA I RILIEVI DEL 1998, DEL 2004 E DEL 2009

Ora di punta del pomeriggio
Sezioni in entrata ed uscita da Jesi

Porta 1 – Porta Ovest, S.P. 76 Val d'Esino
Porta 2 – Porta Centro, via Marconi (S.P. 362 Jesina)
Porta 3 – Porta Est, via Fontedamo
Porta 4 – Porta Nord Est, via Ancona (S.P. 76 Val d'Esino)
Porta 5 – Porta Nord, via San Marcello

 Aumento dei flussi

 Diminuzione dei flussi

Entrata (ora di punta)									
	Flussi al 1998 (18.15-19.15)	Flussi al 2004 (18.15-19.15)	Flussi al 2009 (18.00-19.00)	Variazione % - 2004- 1998	Variazione assoluta - 2004-1998	Variazione % - 2009- 1998	Variazione assoluta - 2009-1998	Variazione % - 2009- 2004	Variazione assoluta - 2009-2004
Porta 1	1322	817,5	1125,5	-38,2%	-504,5	-14,9%	-196,5	37,7%	308
Porta 2	563	759		34,8%	196				
Porta 3	360	460	469	27,8%	100	30,3%	109	2,0%	9
Porta 4	755	728	930	-3,6%	-27	23,2%	175	27,7%	202
Porta 5	165	231	264	40,0%	66	60,0%	99	14,3%	33
Totale	3165	2995,5	2788,5	-5,4%	-169,5				

Uscita (ora di punta)									
	Flussi al 1998 (18.15-19.15)	Flussi al 2004 (18.15-19.15)	Flussi al 2009 (18.00-19.00)	Variazione % - 2004- 1998	Variazione assoluta - 2004-1998	Variazione % - 2009- 1998	Variazione assoluta - 2009-1998	Variazione % - 2009- 2004	Variazione assoluta - 2009-2004
Porta 1	1117	957,5	1188,5	-14,3%	-159,5	6,4%	71,5	24,1%	231
Porta 2	517	613,5	914	18,7%	96,5	76,8%	397	49,0%	300,5
Porta 3	397	687,5	845	73,2%	290,5	112,8%	448	22,9%	157,5
Porta 4	598	837,5	643	40,1%	239,5	7,5%	45	-23,2%	-194,5
Porta 5	176	291,5	219	65,6%	115,5	24,4%	43	-24,9%	-72,5
Totale	2805	3387,5	3809,5	20,8%	582,5	35,8%	1004,5	12,5%	422



I RILIEVI DI TRAFFICO – FLUSSI AL CORDONE

CONFRONTO TRA I RILIEVI DEL 1998, DEL 2004 E DEL 2009

Confrontando i valori dei flussi di traffico del 1998, del 2004 e del 2009 si osserva che:

FLUSSI AL CORDONE – Ora di punta del mattino

- i flussi aumentano negli anni in tutte le sezioni ad eccezione della Porta 4 - Porta Nord Est, via Ancona (S.P. 76 Val d'Esino) sia in entrata che in uscita da Jesi
- dal 2004 al 2009 diminuisce anche il flusso in uscita della Porta 5 - Porta Nord, via San Marcello
- dal 1998 al 2004 si registrano aumenti consistenti su tutte le porte della città

FLUSSI AL CORDONE – Ora di punta del pomeriggio

- dal 2004 al 2009 aumentano i flussi per le sezioni in entrata a Jesi ed aumentano quelli in uscita ad eccezione della Porta 4 - Porta Nord Est, via Ancona (S.P. 76 Val d'Esino) e della Porta 5 – Porta Nord, via San Marcello
- dal 1998 al 2004 si registra una diminuzione dei flussi in corrispondenza delle porte sulla S.P. 76 Val d'Esino (Porta 1 e Porta 4)



I RILIEVI DI TRAFFICO – FLUSSI ALLE SEZIONI INTERNE

CONFRONTO TRA I RILIEVI DEL 2004 E DEL 2009

Ora di punta del mattino – Veicoli equivalenti

 Aumento dei flussi

 Diminuzione dei flussi

		<i>Flussi al 2004 (7.15-8.15)</i>	<i>Flussi al 2009 (7.45-8.45)</i>	<i>Variazione % - 2009- 2004</i>	<i>Variazione assoluta - 2009-2004</i>
6I - I1A	<i>Via del Verziere</i>	188,5	246	30,5%	57,5
7I - I2A	<i>Viale Don Minzoni</i>	1092	1302	19,2%	210
7U - I3	<i>Via Gallodoro</i>	486	871,5	79,3%	385,5
8U - I4	<i>Viale della Vittoria</i>	835,5	471,5	-43,6%	-364
9 - I6	<i>Via Erbarella</i>	888	420	-52,7%	-468
10 - I7	<i>Via Papa Giovanni XXIII</i>	603,5	571	-5,4%	-32,5
InA - In1	<i>Viale della Vittoria - Via Erbarella (sez. su Via del Lavoro)</i>	972	634,5	-34,7%	-337,5
Totale		5065,5	4516,5	-10,8%	-549

Confrontando i valori dei flussi di traffico del 2004 e del 2009 si osserva che:

- i flussi aumentano nelle sezioni di via del Verziere, viale Don Minzoni e via Gallodoro
- i flussi diminuiscono su viale della Vittoria, via Erbarella e via Papa Giovanni XXIII
- dal 2004 al 2009 i flussi su viale della Vittoria diminuiscono mentre aumentano sull'Asse Sud



OBIETTIVI DEL PIANO

Gli obiettivi del Piano:

- la **fluidificazione** di viale della Vittoria per ridistribuire i traffici nella città di Jesi
- la **pedonalizzazione** di Corso Matteotti modificando l'assetto circolatorio
- il miglioramento degli accessi all'Ospedale di Jesi mediante la **riqualificazione** e la **fluidificazione** degli itinerari
- promuovere la mobilità sostenibile con progetti di **mobilità alternativa**
- **decongestionare** la viabilità di Jesi



INTERVENTI SULLA VIABILITA'

NUOVI ASSETTI VIARI E RISOLUZIONE DEI PRINCIPALI NODI DI TRAFFICO

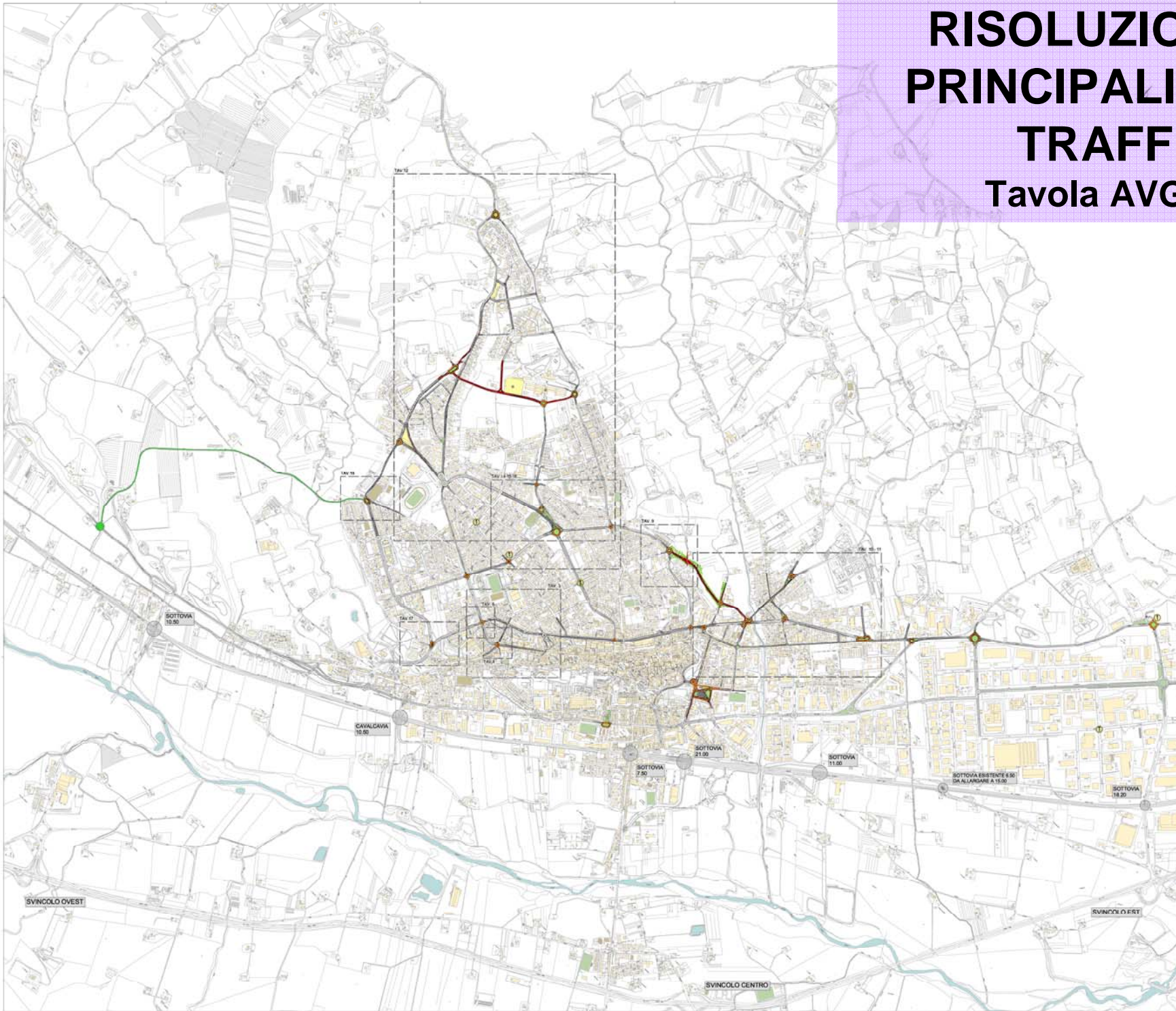
Coerentemente con gli obiettivi del Piano si approfondisce l'istituzione di nuovi assetti viari e la risoluzione dei principali di traffico della città di Jesi. Le proposte riguardano:

- nuovi assetti viari nell'area viale della Vittoria, viale F. Cavallotti, via Veneto, via Montello;
- intersezione viale della Vittoria – viale F. Cavallotti – via Cupramontana – Soluzione con abbattimento dell'edificio;
- intersezione viale della Vittoria – viale F. Cavallotti – via Cupramontana - Soluzione con mantenimento dell'edificio;
- intersezione via V. Veneto – viale F. Cavallotti – corso G. Matteotti – via Roma - via Suor Maria Mannori;
- intersezione via N. Bixio, via G. Puccini, viabilità di progetto Asse Nord-Sud da P.R.G.;
- nuovi assetti viari nell'area via del Lavoro, via Ancona, via Marche – Via G. Garibaldi e Via Ancona a senso unico o a doppio senso;
- viabilità di accesso all'Ospedale di Jesi;
- intersezione via G. Verdi, Viale Papa Giovanni XXIII, via A. Moro, viale M. L. King;
- ridisegno delle rotatorie in corrispondenza delle intersezioni via Cupramontana, via XX Luglio, via I Maggio e via del Burrone, via F. Coppi;
- sistemazione viaria di piazzale San Savino.



NUOVI ASSETTI VIARI E RISOLUZIONE DEI PRINCIPALI NODI DI TRAFFICO

Tavola AVGP0020



- LEGENDA**
- Rotatorie esistenti
 - Attuali intersezioni semaforizzate
 - Rotatorie di progetto
 - Viabilità di progetto
 - Viabilità di accesso all'ospedale da ovest da riqualificare



AGGIORNAMENTO E REVISIONE
DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO (P.U.T.)
E DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ (P.U.M.)

QUADRO GENERALE DEGLI INTERVENTI

COM	DOC	P 0 0 2	REV	SCALA	FILE
AVG				1:8000	AVGP0020

Responsabile generale e supervisione del progetto: ING. TITO BERTI (M&L)

Sintagma

DIR. ING. TITO BERTI (M&L)
 DIR. ING. MARCO CRIVELLO
 DIR. ING. VINCENZO TRUFFA
 DIR. ING. MARCO VIGANZONI
 DIR. ING. STEFANO BRACCIONI
 DIR. ING. LAURA BIANCHI
 DIR. ING. CLARA CRIVELLO
 DIR. ING. PAOLA LANZINI

BOZZA

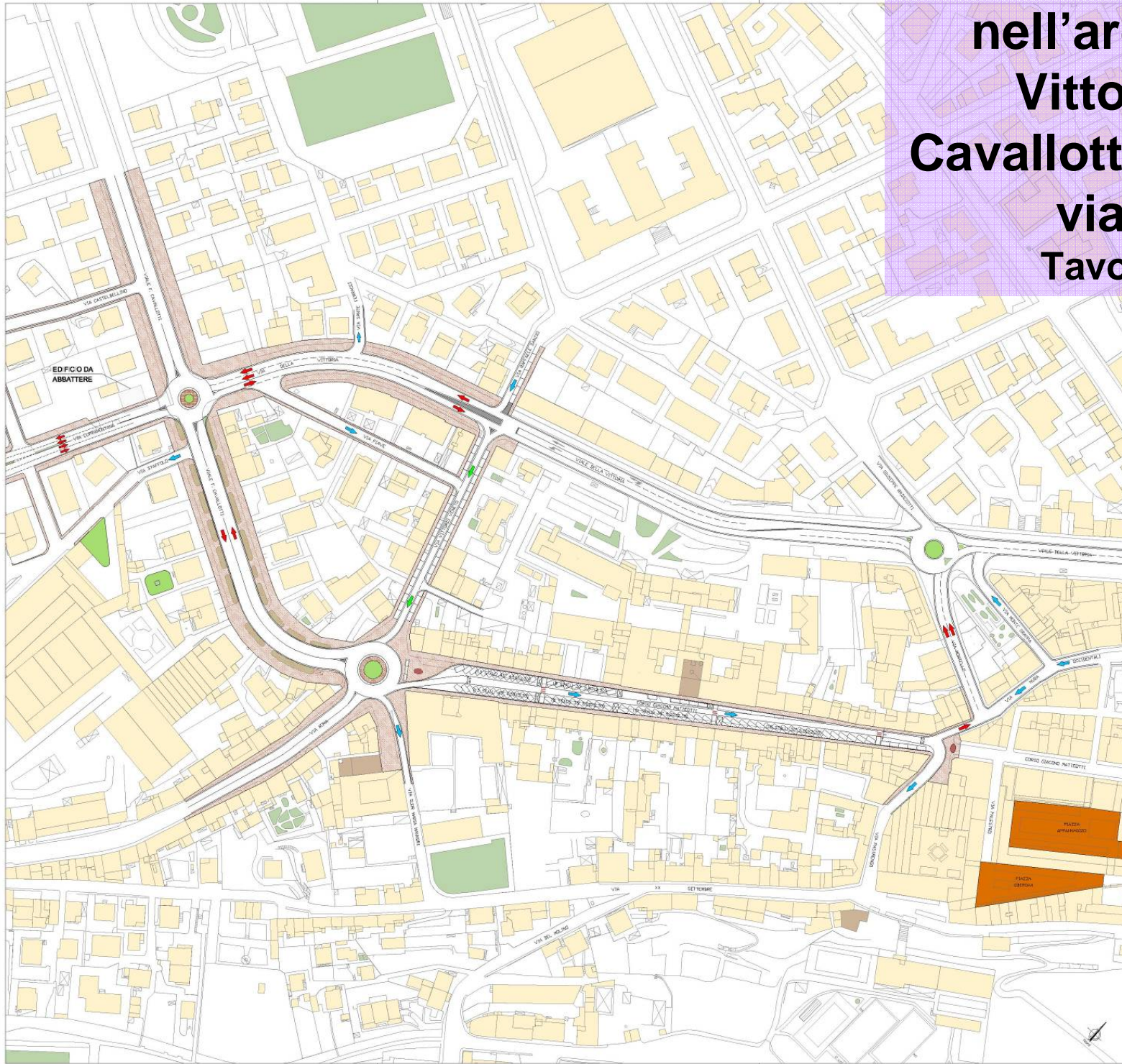
Nuovi assetti viari nell'area viale della Vittoria, viale F. Cavallotti, via Veneto, via Montello

Gli interventi, finalizzati alla fluidificazione di viale della Vittoria, prevedono:

- le rotatorie di viale della Vittoria – viale F. Cavallotti – via Cupramontana, V. Veneto – viale F. Cavallotti – corso G. Matteotti – via Roma - via Suor Maria Mannori e di viale della Vittoria – via G. Radiciotti – via Montello;
- cambio di senso di marcia su un tratto di viale F. Cavallotti, trasformando l'attuale senso unico a scendere verso l'Arco Clementino in doppio senso;
- l'inversione del senso di marcia di via V. Veneto a scendere verso l'Arco Clementino;
- l'istituzione del doppio senso di marcia in un tratto di viale della Vittoria tra via V. Veneto e viale F. Cavallotti e su via Cupramontana;
- l'istituzione del senso unico a salire verso viale della Vittoria nel primo tratto di via Mura Occidentali e su via Montello;
- l'abbattimento dell'edificio all'angolo tra viale F. Cavallotti e via Cupramontana, già previsto nel P.R.G.;
- la realizzazione dell'aiuola attorno all'Arco Clementino, unita a quella lungo via V. Veneto;
- la sistemazione di corso Matteotti nel tratto tra l' Arco Clementino e via Mura Occidentali.



Nuovi assetti viari nell'area viale della Vittoria, viale F. Cavallotti, via V. Veneto, via Montello Tavola AVGP0030



LEGENDA:

- Sensi unici attuali
- Senso unico di progetto
- Inversione del senso unico
- Da senso unico a doppio senso



COMUNE DI JESI

AGGIORNAMENTO E REVISIONE
DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO (P.U.T.)
E DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' (P.U.M.)

NUOVI ASSETTI VIARI NELL'AREA
VIALE DELLA VITTORIA, VIALE F. CAVALLOTTI,
VIA VENETO, VIA MONTELLO

IL PROGETTO

COM. DOC. **P 0 0 3** REV. 0 SCALA 1:1000 FILE **AVG P 0 0 3 0**

Coord.namento garanzia e responsabili del progetto: ING. TITO BERTI MALLI

Sintagma

Diret. Ing. TITO BERTI MALLI
Diret. Ing. NANDO GRAMERI
Diret. Ing. VASCO TRUFFIN
Dir. Arch. ROBERTO KAMENICKY
Dir. Arch. ALESSANDRO BRACCINI
Dir. Ing. LAURA CASAVECCHIA
Dir. Ing. CLARA GRAGNANI
Dir. Ing. PAOLA LAURETTI

BOZZA



Foto n.1



Foto n.3



Foto n.4



Foto n.2



Foto n.5

LEGENDA

-  ATTUALI SENSI DI MARCIA
-  PUNTI DI VISTA FOTOGRAFICI

Lo stato attuale

Sul nodo si intersecano 4 viabilità: viale della Vittoria a tre corsie a senso unico in ingresso all'intersezione, viale F. Cavallotti a doppio senso, via Cupramontana a senso unico in uscita a singola corsia e viale Cavallotti a senso unico ad uscire dall'intersezione a due corsie.

La criticità è rappresentata:

- dal punto di conflitto tra chi proviene da via della Vittoria e prosegue su via Cupramontana con chi percorre viale F. Cavallotti;
- dal restringimento della sezione stradale di via Cupramontana in prossimità dell'incrocio.

Intersezione viale della Vittoria – viale F. Cavallotti – via Cupramontana
Tavola AVGP0040



Intersezione viale della Vittoria – viale F. Cavallotti – via Cupramontana



Via Cupramontana – edificio da abbattere



Via Cupramontana – edifici lato strada



Via Cupramontana lato via della Vittoria



Via Cupramontana lato via XX Luglio



Rotatoria all'intersezione viale della Vittoria – viale F. Cavallotti – via Cupramontana

Soluzione con abbattimento dell'edificio

L'intervento consente il prolungamento e la fluidificazione di viale della Vittoria.

L'intervento prevede l'abbattimento dell'edificio all'angolo tra viale F. Cavallotti e via Cupramontana, già previsto da P.R.G.. Ciò consente l'ampliamento di via Cupramontana a 4 corsie, come nel tratto già esistente più a valle.

La rotatoria, di forma circolare classica, ha 4 rami.

Gli elementi principali che individuano la geometria della rotatoria sono:

- Raggio esterno = 13,5 m;
- Raggio interno = 6 m;
- Larghezza dell'anello di circolazione = 7,5 m;
- Raggio di entrata massimo = 12 m;
- Raggio di entrata minimo = 10,5 m;
- Raggio di uscita massimo = 12 m;
- Raggio di uscita minimo = 10,5 m;
- Larghezza delle corsie di immissione/emissione = 4.00 – 5.50 m.



Rotatoria all'intersezione viale della Vittoria – viale F. Cavallotti – via Cupramontana Tavola AVGP0050



**Soluzione con
abbattimento dell'edificio**



COMUNE DI JESI

AGGIORNAMENTO E REVISIONE
DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO (P.U.T.)
E DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' (P.U.M.)

INTERSEZIONE
VIALE DELLA VITTORIA, VIALE F. CAVALLOTTI,
VIA CUPRAMONTANA
IL PROGETTO
(Soluzione con abbattimento dell'edificio)

COMM.	DOC.	REV.	SCALA	FILE
AVG	P 0 0 5	0	1:500	AVGP0050

Coordinamento generale e responsabile del progetto: ING. TITO BERTI NULLI

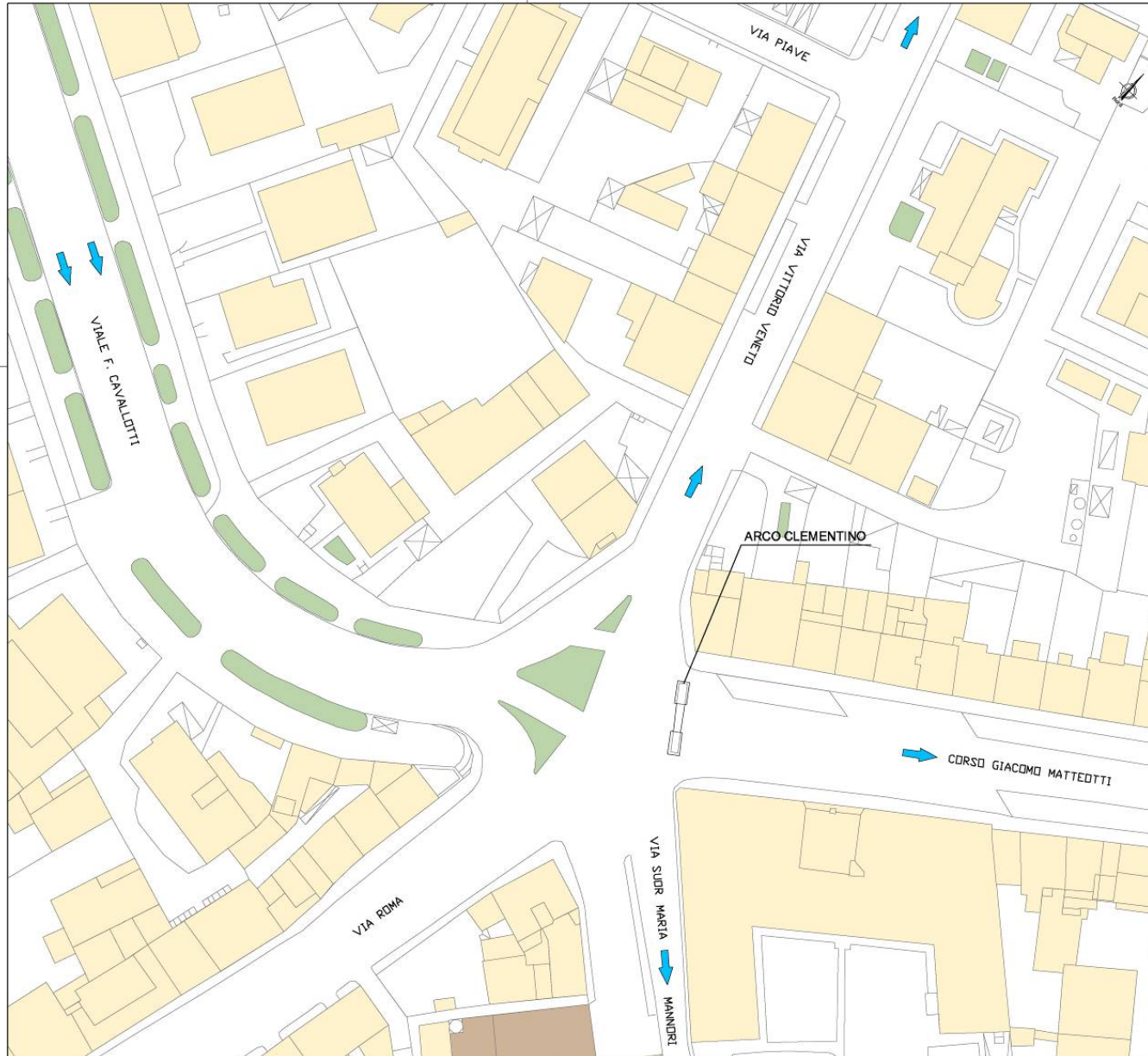
Sintagma

Dott. Ing. TITO BERTI NULLI
Dott. Ing. NANDO GRANIERI
Dott. Ing. VASCO TRUFFINI
Dott. Arch. NORBERT KAMENICKY
Dott. Arch. ALESSANDRO BRACCHINI
Dott. Ing. LAURA CASAVECCHIA
Dott. Ing. CLARA DRAGHINI
Dott. Ing. PAOLA LAURETI

BOZZA

0	Dicembre 09	EMISSIONE	Baldelli	Berti Nulli	Berti Nulli
REVISIONE	DATA	OGGETTO	REDATTO	VERIFICATO	AUTORIZZATO
SINTAGMA s.r.l. VIA ROBERTA, 1 - 08132 PERUGIA - S.M. IN CAMPO Tel: +39.075.606071 Fax: +39.075.606072 Email: sintagma@sintagma.biz					





LEGENDA:
← Sensi unici attuali

Lo stato attuale



Corso Matteotti e Arco Clementino

Sul nodo si intersecano 5 viabilità:
via V. Veneto a due corsie a senso unico in uscita dall'intersezione, viale Cavallotti a senso unico in ingresso all'intersezione a due corsie, via Roma a doppio senso e via Suor Maria Mannori a senso unico in uscita a singola corsia e Corso G. Matteotti a senso unico in uscita.

Intersezione via V. Veneto – viale F. Cavallotti – corso G. Matteotti – via Roma - via Suor Maria Mannori

Tavola AVGP0070

Rotatoria all'intersezione via V. Veneto – viale F. Cavallotti – corso G. Matteotti – via Roma - via Suor Maria Mannori

L'intervento prevede la fluidificazione del nodo V. Veneto – viale F. Cavallotti – corso G. Matteotti – via Roma - via Suor Maria Mannori.

L'intervento è accompagnato:

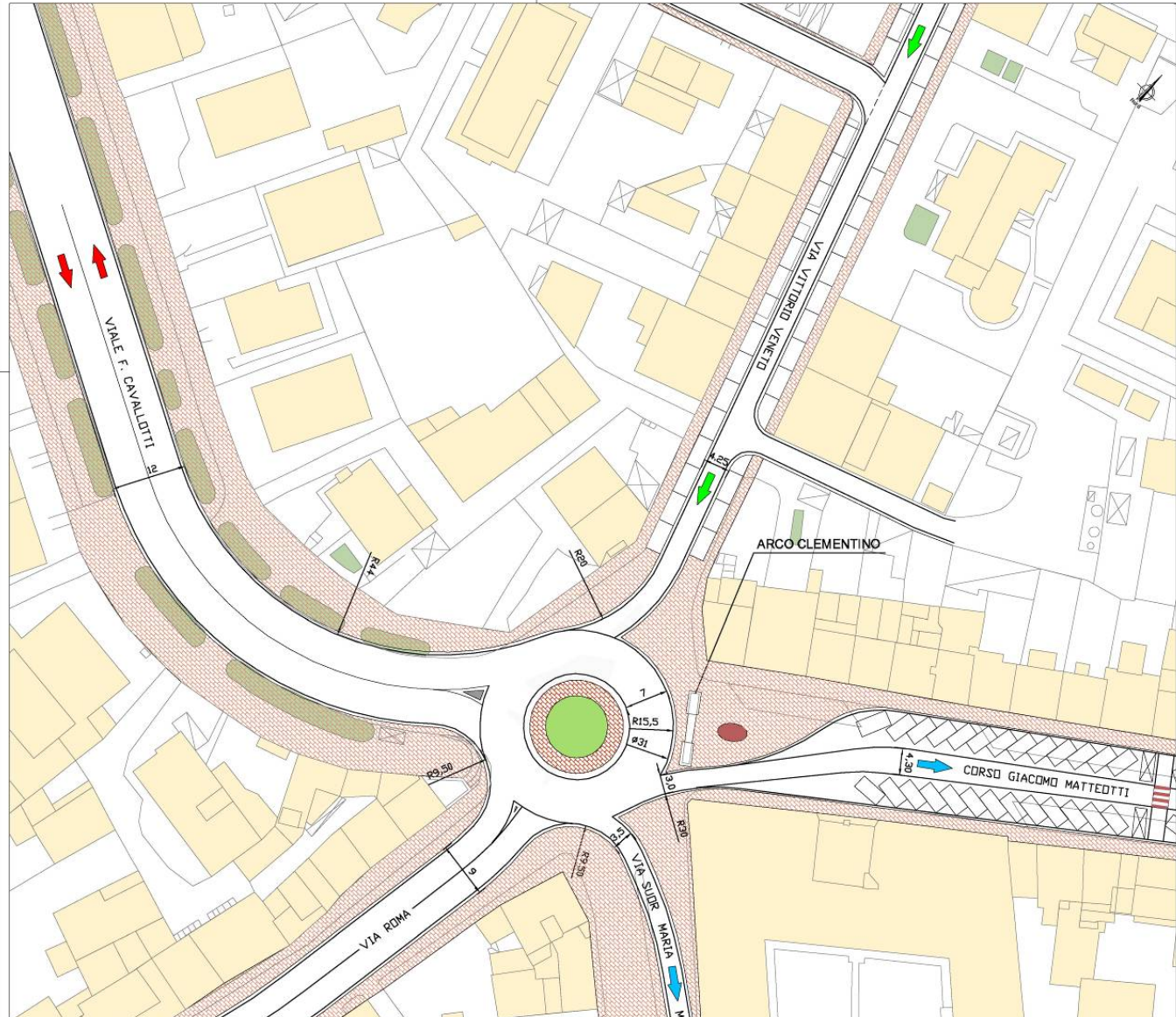
- dal cambio di senso di marcia su un tratto di viale F. Cavallotti, trasformando l'attuale senso unico a scendere verso l'Arco Clementino in doppio senso;
- dall'inversione del senso di marcia di via V. Veneto a scendere verso l'Arco Clementino;
- dalla realizzazione dell'aiuola attorno all'Arco Clementino, unita a quella lungo via V. Veneto.




La rotatoria, di forma circolare classica, ha 5 rami di cui 3 a senso unico.

Gli elementi principali che individuano la geometria della rotatoria sono:

- Raggio esterno ed interno rispettivamente di 15,5 m e 8,5 m;
- Larghezza dell'anello di circolazione = 7 m;
- Raggio di entrata massimo e minimo rispettivamente di 20 m e 9,5 m;
- Raggio di uscita massimo e minimo rispettivamente di 44 m e 9,5 m.





- LEGENDA:**
-  Sensi unici attuali
 -  Inversione del senso unico
 -  Da senso unico a doppio senso



COMUNE DI JESI

AGGIORNAMENTO E REVISIONE
DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO (P.U.T.)
E DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' (P.U.M.)

INTERSEZIONE
VIA V. VENETO, VIALE F. CAVALLOTTI, C.RSO G. MATTEOTTI,
VIA ROMA, VIA SUOR MARIA MANNORI

IL PROGETTO

COMM.	DOC.	REV.	SCALA	FILE
AVIG	P 0 0 8	0	1:500	AVIGP0080

Coordinamento generale e responsabile del progetto: ING. TITO BERTI NULLI



- Dott. Ing. TITO BERTI NULLI
- Dott. Ing. NANDO GRANIERI
- Dott. Ing. VASCO TRUFFINI
- Dott. Arch. NORBERT KAMENICKY
- Dott. Arch. ALESSANDRO BRACCHINI
- Dott. Ing. LAURA CASAVECCHIA
- Dott. Ing. CLARA DRAGHINI
- Dott. Ing. PAOLA LAURETI

BOZZA

0	Dicembre 09	EMMISSIONE	Baldelli	Berti Nulli	Berti Nulli
REVISIONE	DATA	OGGETTO	REDATTO	VERIFICATO	AUTORIZZATO
SINTAGMA s.r.l. VIA ROBERTA, 1 - 08132 PERUGIA - S.M. IN CAMPO Tel: +39.075.609071 Fax: +39.075.609072 Email: sintagma@sintagma.biz					

**Rotatoria all'intersezione via V. Veneto
– viale F. Cavallotti – corso G. Matteotti
– via Roma - via Suor Maria Mannori
Tavola AVGP0080**



Sistemazione di Corso Matteotti

L'intervento prevede:

- la realizzazione della rotatoria in corrispondenza dell'intersezione tra viale della Vittoria, via G. Radiciotti e via Montello;
- la sistemazione di corso Matteotti nel tratto tra l' Arco Clementino e via Mura Occidentali;
- l'istituzione del senso unico a salire verso via della Vittoria nel primo tratto di via Mura Occidentali e su via Montello.

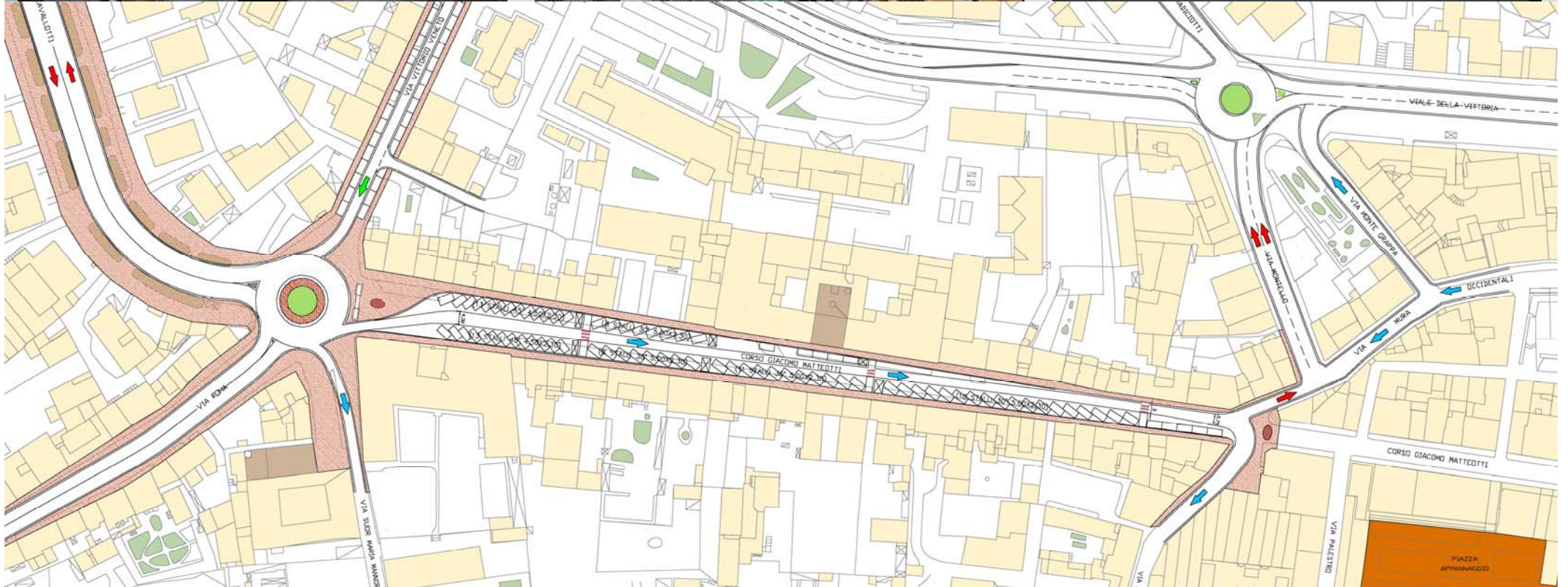
La rotatoria, di forma circolare classica, ha 4 rami di cui uno a senso unico a doppia corsia (via Montello).

La sistemazione di Corso Matteotti prevede il ridisegno degli spazi con un'unica corsia al centro di sezione variabile da 3 a 4,3 m e parcheggi a spina (con inclinazione variabile di 30° e 45°) nel tratto tra via Veneto e via Mura Occidentali.

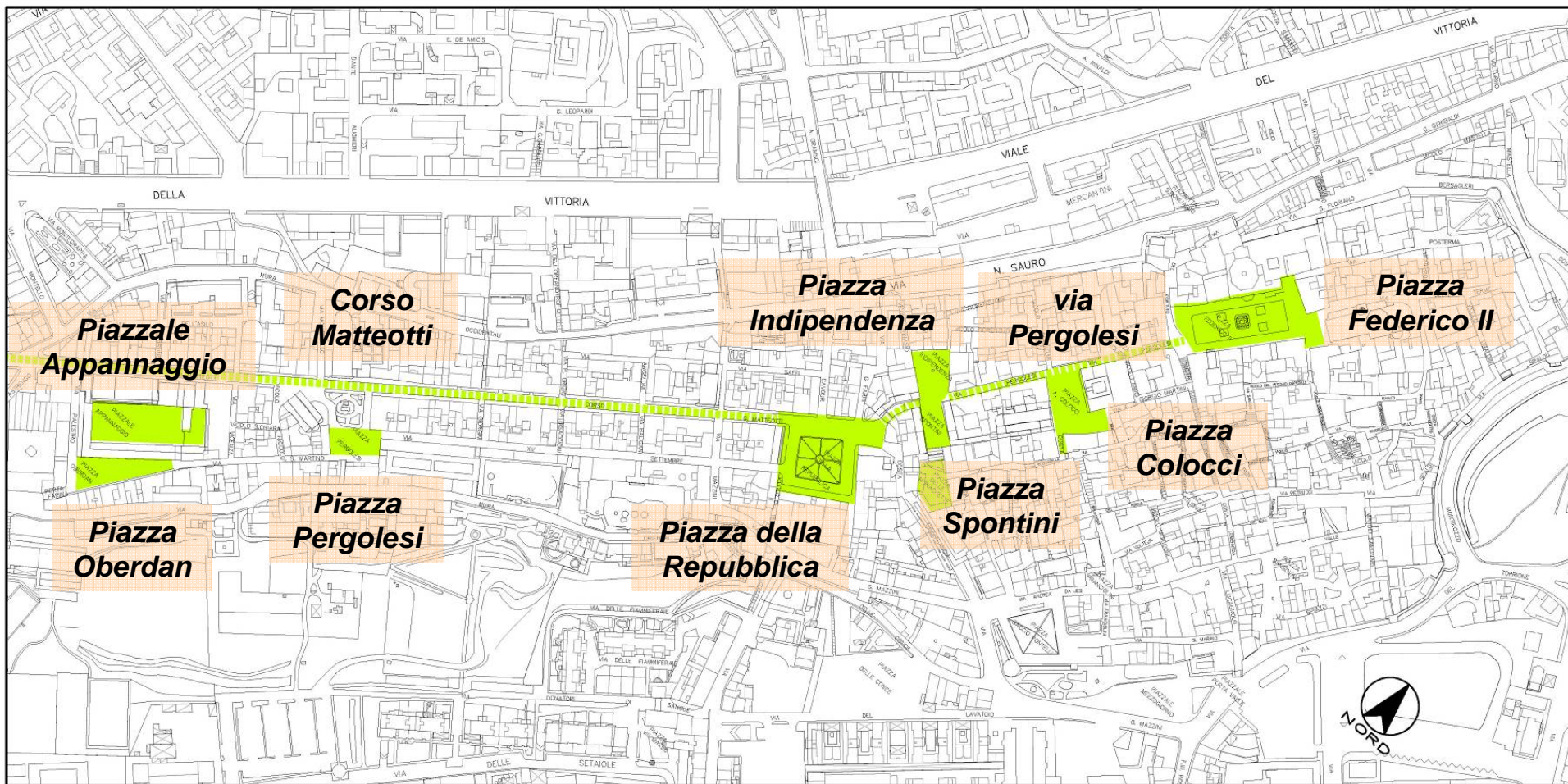
Il nuovo assetto circolatorio su via Montello e nel primo tratto di via Mura Occidentali, permette la pedonalizzazione del restante tratto di corso Matteotti, svincolando le uscite da via Mura Occidentali e via Pastrengo.
La pedonalizzazione del Corso era già prevista nel P.G.T.U. del 2000.



Sistemazione di Corso Matteotti



Il sistema delle piazze pedonali - P.G.T.U. del 2000



SOSTA DA DELOCALIZZARE

	PAGAMENTO	RISERVATI			REGOLAMENTATA	
		HAND.	C/S	RESID.		
APPANNAGGIO	68	2	2	12	—	84
OBERDAN	36	1	1	—	—	38
PERGOLESÌ	14	4	—	—	—	18
REPUBBLICA	—	—	2	—	—	2
INDIPENDENZA	—	4	—	1	16	21
SPONTINI	—	—	—	—	20	20
COLOCCI	—	3	4	—	28	35
FEDERICO II	—	—	—	—	23	23
TOTALE	118	14	9	13	87	241

ABCD

SOSTA ALL'INTERNO DELLA Z.T.L.

COMUNE DI JESI

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

IL SISTEMA DELLE PIAZZE PEDONALI

SINTAGMA S.r.l.

SINTAGMA S.r.l. 08079 PERUGIA
SMARTING IN CAMPO - VIA ROBERTA, 1
TEL. 075-606071 - FAX 0757022
e-mail: sintag2@nterbusiness.it

SCALA
1:2500

N.º	Data	Oggetto	Relatore	Approvato	Autorizzato
0	MAG/00	Emisione	PAPA	BERTI	BERTI

Intersezione via N. Bixio, via G. Puccini, viabilità di progetto asse Nord-Sud da P.R.G.

L'intervento prevede la fluidificazione del nodo via N. Bixio, via G. Puccini, viabilità di progetto Asse Nord-Sud da P.R.G..

La rotatoria, di forma circolare classica, ha 3 rami tutti a doppio senso di marcia. È stata studiata una soluzione alternativa a quella da P.R.G. in modo da inglobare nella rotatoria anche la viabilità secondaria via N. Bixio, che risulta trafficata per la presenza di un complesso scolastico.

La rotatoria non prevede espropri dato che occupa soltanto aree comunali.



L'intersezione da via N. Bixio



L'area interessata dall'intervento





Intersezione via N. Bixio, via G. Puccini, viabilità di progetto asse Nord-Sud da P.R.G.

Tavola AVGP0090



COMUNE DI JESI

AGGIORNAMENTO E REVISIONE
DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO (P.U.T.)
E DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' (P.U.M.)

INTERSEZIONE
VIA N. BIXIO, VIA G. PUCCINI,
VIABILITA' DI PROGETTO ASSE NORD - SUD DA P.R.G.

IL PROGETTO

COMM.	DOC.	REV.	SCALA	FILE
AVG	P 0 0 9	0	1:1000	AVGP0090

Coordinamento generale e responsabile del progetto: ING. TITO BERTI NULLI



- Dott. Ing. TITO BERTI NULLI
- Dott. Ing. NANDO GRANIERI
- Dott. Ing. VASCO TRUFFINI
- Dott. Arch. NORBERT KAMENICKY
- Dott. Arch. ALESSANDRO BRACCHINI
- Dott. Ing. LAURA CASAVECCHIA
- Dott. Ing. CLARA DRAGHIN
- Dott. Ing. PAOLA LAURETI

BOZZA

0	Dicembre 09	EMISSIONE	Baldelli	Berti Nulli	Berti Nulli
REVISIONE	DATA	OGGETTO	REDATTO	VERIFICATO	AUTORIZZATO
SINTAGMA s.r.l. VIA ROBERTA, 1 - 08132 PERUGIA - S.M. IN CAMPO Tel: +39.075.609071 Fax: +39.075.609072 Email: sintagma@sintagma.biz					



Nuovi assetti viari nell'area via del Lavoro, via Ancona, via Marche – via G. Garibaldi e via Ancona a senso unico

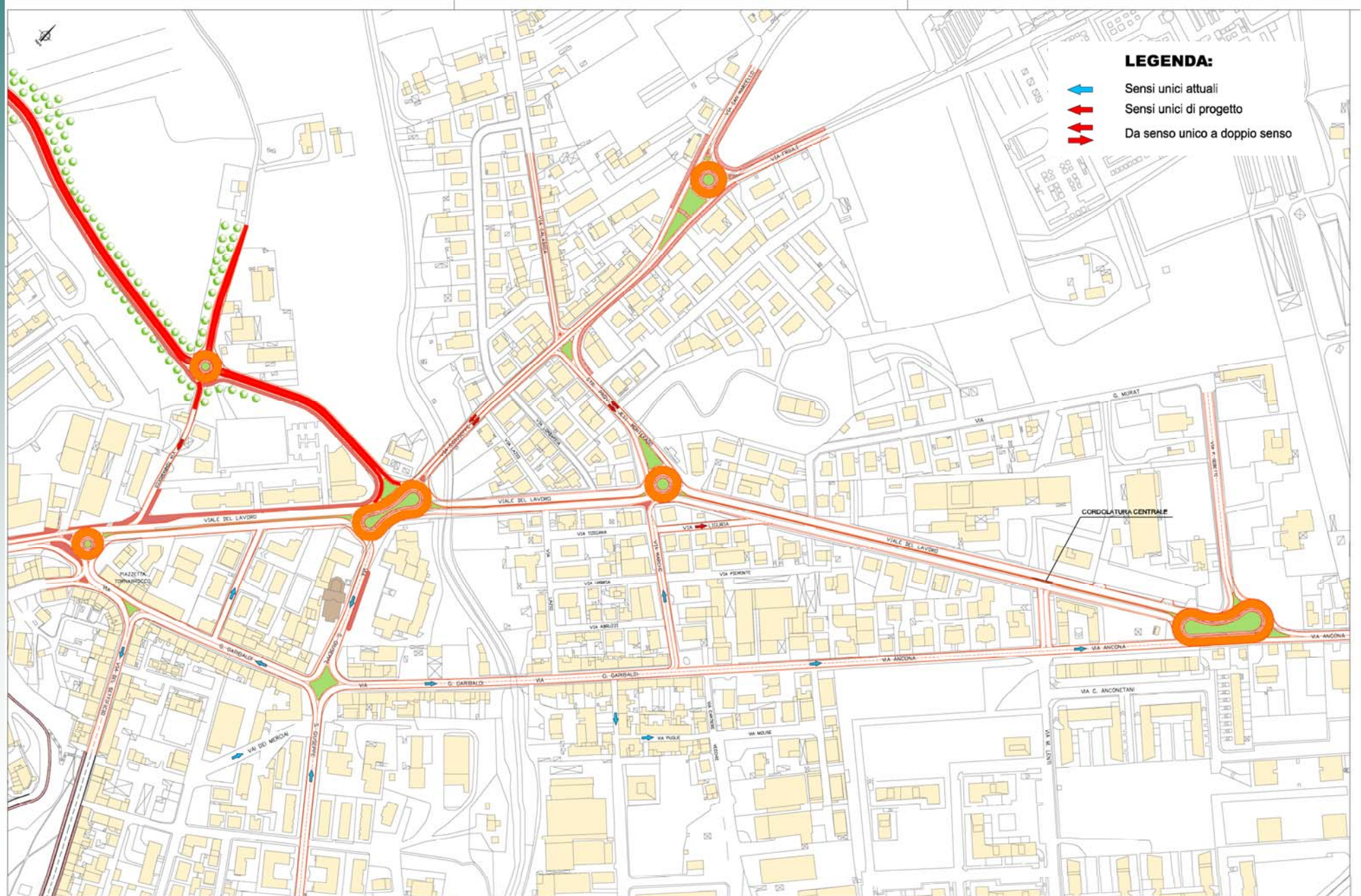
Gli interventi, finalizzati alla fluidificazione di via del Lavoro e via San Giuseppe, prevedono:

- la rotatoria tra viale della Vittoria, viale del Lavoro e via G. Garibaldi;
- la rotatoria su via Tornabrocco in corrispondenza dell'attacco dell'Asse Nord - Sud;
- la rotatoria tra viale del Lavoro e via San Giuseppe;
- la rotatoria tra viale del Lavoro, via Marche e la Strada Provinciale Jesi Monterado;
- la rotatoria tra via San Giuseppe, via San Marcello e via Friuli;
- la sistemazione dell'intersezione tra via San Giuseppe, la Strada Provinciale Jesi Monterado e via Calabria;
- la rotatoria tra viale del Lavoro, via Ancona e via P. Gobetti;
- la chiusura della cordolatura centrale in corrispondenza di via M. Lenti consentendo solo le svolte a destra da via Lenti a viale del Lavoro e viceversa, rinviando alla rotatoria di viale del Lavoro, via Ancona e via P. Gobetti per le svolte a sinistra;
- l'istituzione del senso unico su via Liguria verso viale del Lavoro;
- l'istituzione del senso unico su via Tornabrocco a scendere verso viale del Lavoro;
- l'istituzione del doppio senso di marcia su via San Giuseppe nel tratto tra viale del Lavoro e la Strada Provinciale Jesi Monterado;
- l'istituzione del doppio senso di marcia sulla Strada Provinciale Jesi Monterado.



Nuovi assetti viari nell'area via del Lavoro, via Ancona, via Marche – via G. Garibaldi e via Ancona a senso unico

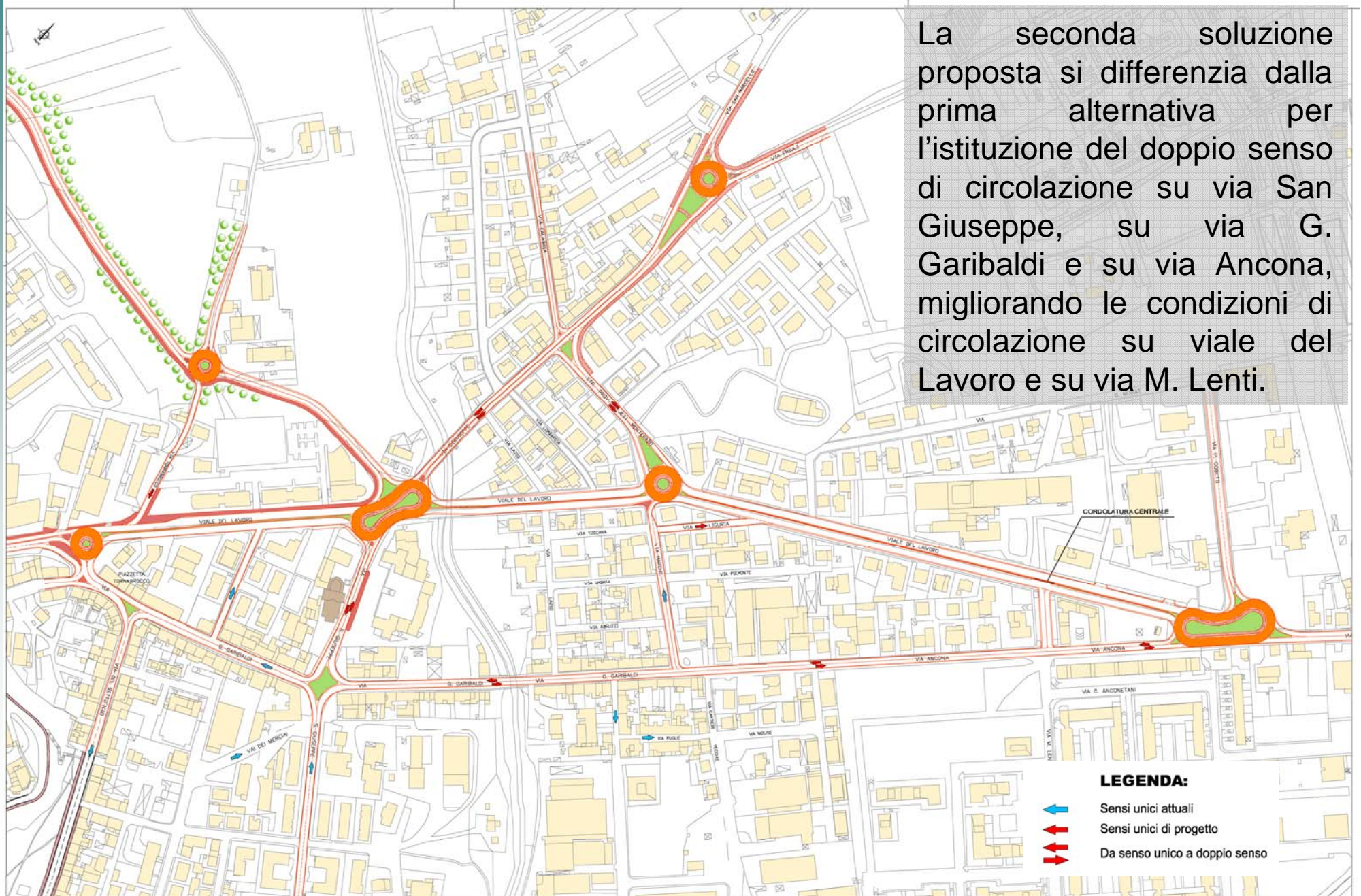
Tavola AVGP0100

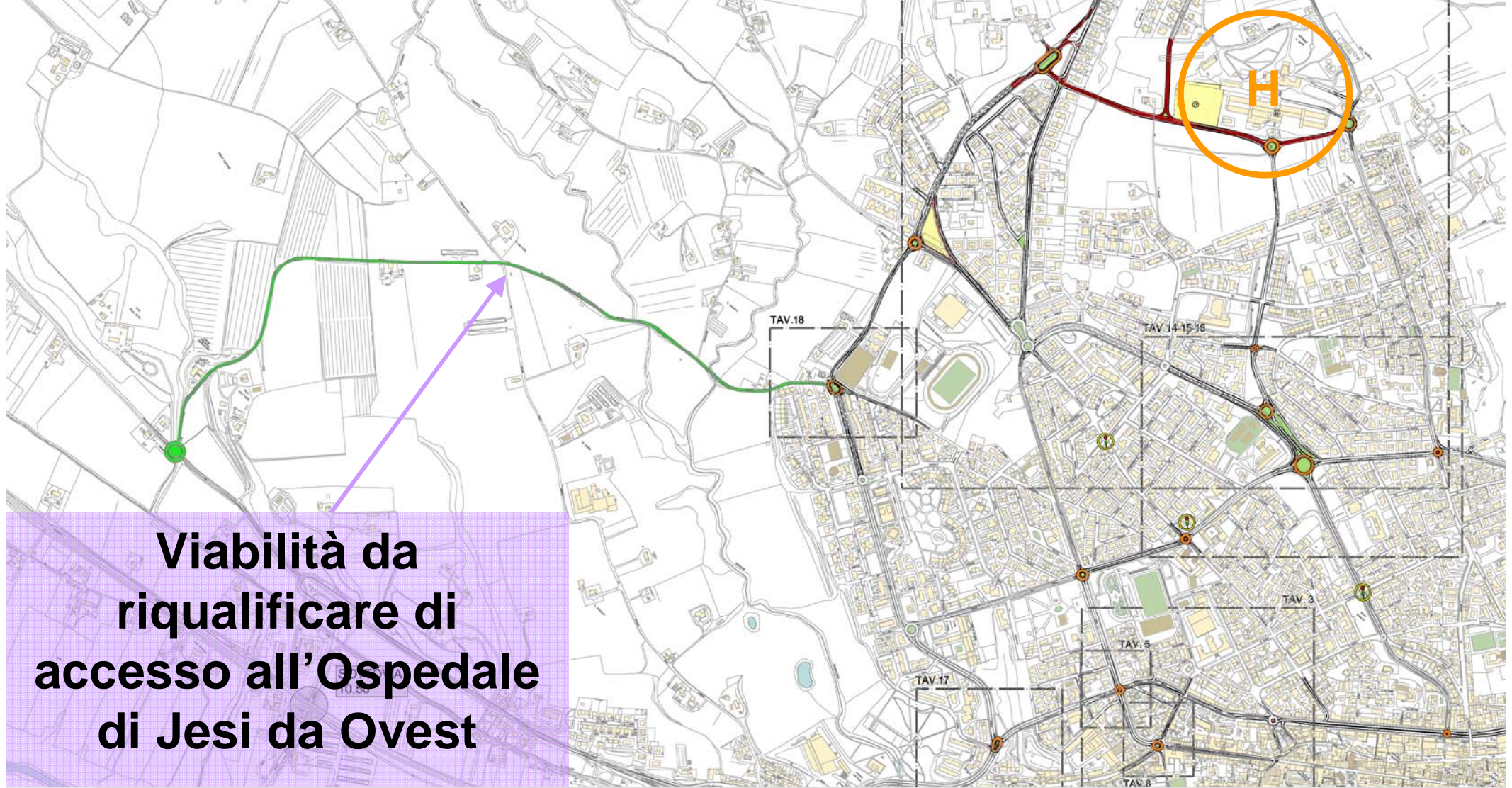


Nuovi assetti viari nell'area via del Lavoro, via Ancona, via Marche – via G. Garibaldi e via Ancona a doppio senso

Tavola AVGP0110

La seconda soluzione proposta si differenzia dalla prima alternativa per l'istituzione del doppio senso di circolazione su via San Giuseppe, su via G. Garibaldi e su via Ancona, migliorando le condizioni di circolazione su viale del Lavoro e su via M. Lenti.





Viabilità da riqualificare di accesso all'Ospedale di Jesi da Ovest

È prevista la riqualificazione di via del Burrone e di via Colle Olivo al fine di migliorare gli accessi all'ospedale di Jesi per le provenienze da Ovest. L'itinerario collega la S.P. 76 Val d'Esino a via F. Coppi e via degli Appennini.

L'intersezione tra via del Burrone, via F. Coppi e via degli Appennini è attualmente regolata da rotatoria; con la riqualificazione dell'itinerario si propone il ridisegno del nodo.

È prevista la realizzazione di una rotatoria di progetto in corrispondenza dell'innesto di via Colle Olivo sulla S.P. 76 Val d'Esino.

Intersezione via del Burrone, via F. Coppi - Proposta di ridisegno della rotonda esistente Tavola AVGP0180

SCALA 1:1000



VIABILITA' DI ACCESSO ALL' OSPEDALE
DA OVEST - DA RIQUALIFICARE



Viabilità di accesso all'Ospedale di Jesi

Gli interventi, finalizzati al miglioramento degli accessi all'Ospedale di Jesi mediante la riqualificazione e la fluidificazione degli itinerari, prevedono:

- la rotatoria tra via Tabano e via degli Appennini;
- la rotatoria tra via via G. Verdi, Viale Papa Giovanni XXIII, via A. Moro, viale M. L. King;
- la rotatoria tra via G. Verdi e via A. Gramsci;
- il ridisegno della rotatoria tra via A. Moro, via B. Russel e via Crivelli;
- la rotatoria tra via dell'Agraria e la strada provinciale dell'Acquasanta;
- la rotatoria tra via dell'Agraria e via dei Colli;
- la rotatoria lungo la viabilità di progetto di accesso all'Ospedale di Jesi ed al parcheggio;
- la sistemazione della strada provinciale dell'Acquasanta e della complanare via Paradiso;

L'accesso all'Ospedale da via P. Nenni e via F. Parri presenta una criticità in corrispondenza dell'intersezione di queste due viabilità e via P. Togliatti e via G. Rossini.



Viabilità di accesso all'Ospedale di Jesi

Tavola AVGP0120



Intersezione via G. Verdi, Viale Papa Giovanni XXIII, via A. Moro, viale M. L. King Tavola AVGP0130

Lo stato attuale



Il nodo è attualmente risolto con una rotatoria a 4 bracci tutti a doppio senso di circolazione.

Una sola direttrice è svincolata dalla rotatoria: le provenienze da viale G. Verdi che svoltano a destra su viale A. Moro hanno la corsia preferenziale

2 PUNTI DI CONFLITTO:

- tra chi proviene da viale G. Verdi o viale Papa Giovanni XXIII ed è diretto su viale A. Moro con chi proviene da viale G. Verdi e prosegue su viale G. Verdi o svolta verso viale M. L. King;
- tra chi proviene da viale A. Moro ed è diretto su viale G. Verdi o viale Papa Giovanni XXIII con chi proviene da viale G. Verdi ed è diretto su viale M. L. King.

Intersezione via G. Verdi, Viale Papa Giovanni XXIII, via A. Moro, viale M. L. King – Soluzione 3

Gli interventi, finalizzati al miglioramento degli accessi all'Ospedale di Jesi mediante la fluidificazione del nodo tra via G. Verdi, Viale Papa Giovanni XXIII, via A. Moro, viale M. L. King ed alla risoluzione dei punti di conflitto, prevedono:

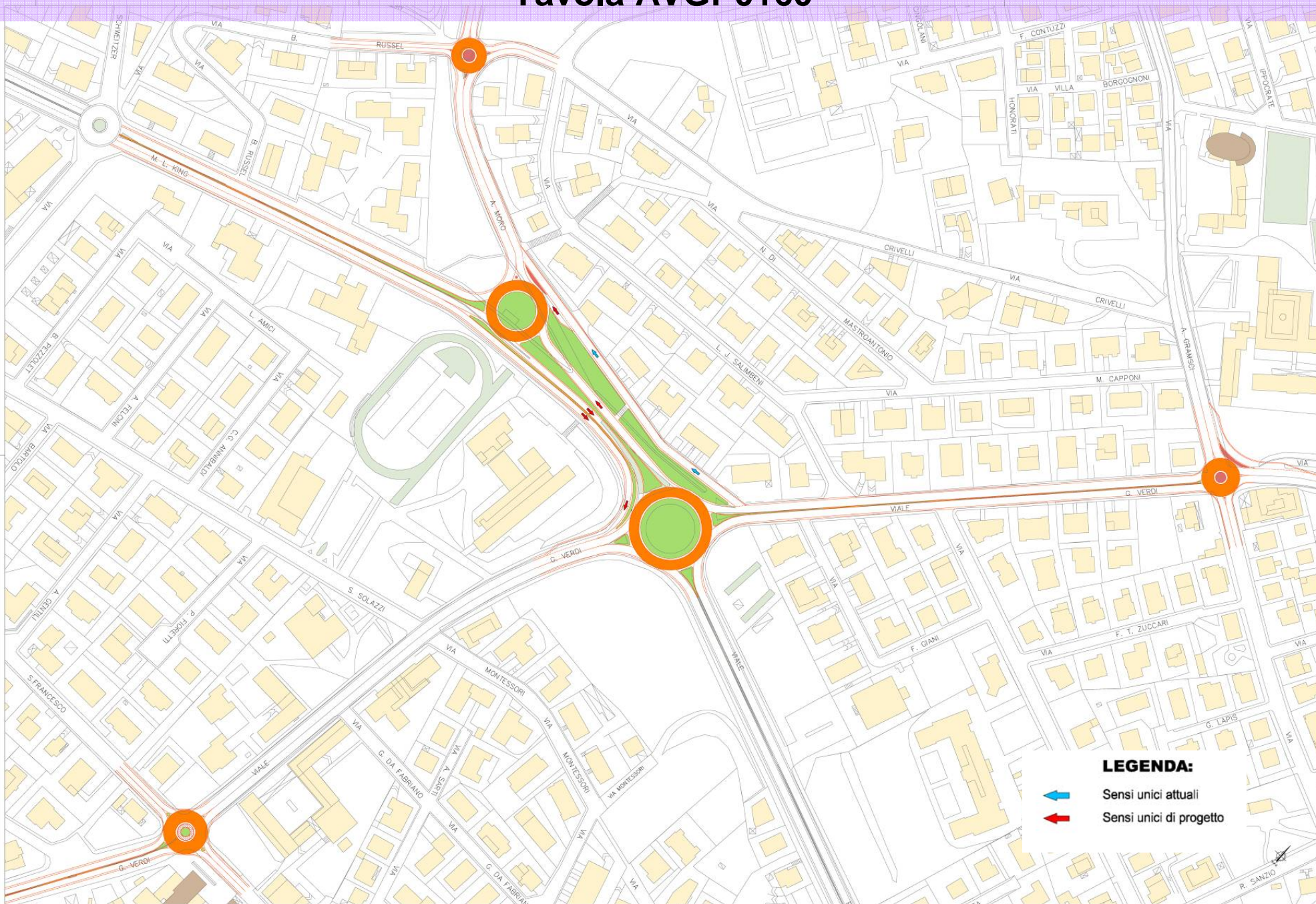
- il ridisegno della rotatoria esistente e la realizzazione di una seconda rotatoria ad essa collegata al fine di svincolare tutte le manovre;
- la rotatoria tra viale G. Verdi e via San Francesco;
- la rotatoria tra viale G. Verdi e via A. Gramsci;
- il ridisegno della rotatoria tra viale A. Moro, via Russell e via Crivelli;
- Il mantenimento del senso unico a salire su viale A. Moro per gli accessi al quartiere di via Salimbeni con accesso diretto alla nuova rotatoria per le immissioni su viale M. L. King, viale G. Verdi e viale Papa Giovanni XXIII;
- la creazione di una corsia in uscita dalla rotatoria esistente di collegamento alla nuova rotatoria;
- una direzione svincolata dalle rotatorie di progetto: le provenienze da viale M. L. King che svoltano a destra verso viale G. Verdi in direzione sud.

L'unica criticità è rappresentata per gli accessi al quartiere di via Salimbeni: le provenienze da viale M. L. King, viale G. Verdi e viale Papa Giovanni XXIII sono infatti obbligate a percorrere viale G. Verdi (lato nord) e svoltare in corrispondenza della rotatoria tra viale G. Verdi e via A. Gramsci per immettersi su lato di viale A. Moro attiguo al quartiere.



Intersezione via G. Verdi, Viale Papa Giovanni XXIII, via A. Moro, viale M. L. King – Soluzione 3

Tavola AVGP0160



Intersezione via Cupramontana, via XX Luglio, via I Maggio - Proposta di ridisegno della rotatoria esistente Tavola AVGP0170

COMUNE DI JESI AGGIORNAMENTO E REVISIONE DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO (P.U.T.) E DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' (P.U.M.)
AVGP0170 INTERSEZIONE VIA CUPRAMONTANA, VIA XX LUGLIO, VIA I MAGGIO - PROPOSTA DI RIDISEGNO DELLA ROTATORIA



L'intersezione tra via Cupramontana, via XX Luglio, via I Maggio è attualmente regolata da rotatoria; con gli interventi previsti su viale della Vittoria e via Cupramontana si propone il ridisegno del nodo al fine di fluidificare l'intero asse est - ovest costituito da viale del Lavoro, viale della Vittoria, via Cupramontana e via XX Luglio.



Sistemazione viaria di piazzale San Savino

Lo stato attuale

La circolazione è attualmente regolata da sensi unici con presenza di un punto di conflitto tra chi proviene da via Don Minzoni ed è diretto in via del Torrione e chi da via XXIV Maggio attraversa il piazzale per dirigersi in via della Granita.

Sul piazzale sono presenti degli stalli per la sosta.

Sistemazione viaria di piazza San Savino – il progetto

L'intervento prevede:

- il ridisegno del piazzale San Savino con la creazione di una stanza di circolazione da percorrere in senso antiorario intorno al piazzale;
- la creazione di una rotatoria tra via del Torrione e via del Setificio;

L'intervento è accompagnato dalla riqualificazione del piazzale e dal ridisegno degli stalli al suo interno.





Le due soluzioni si differenziano per il senso di marcia dell'ultimo tratto di via dei Merciai:

- nella prima soluzione il senso di marcia è a scendere verso il piazzale e l'accesso al quartiere avviene con la stanza di circolazione via degli Artigiani, via dei Mugnai e via dei Sellai, mentre il senso unico di via della Granita tra via dei Sellai e via del Setificio rimane come oggi verso via del Torrione;
- nella seconda soluzione il senso unico viene lasciato a salire analogamente allo stato attuale, mentre il senso unico di via della Granita tra via dei Sellai e via del Setificio viene invertito verso est.





LEGENDA

-  Sensi unici attuali
-  Senso unico di progetto
-  Inversione del senso unico
-  Z.T.I. Via del Montirozzo e via Bersaglieri

Dal lunedì al sabato 00.00 - 7.30 / 13.30 - 24.00





Domenica e festivi 00.00 - 24.00

Sistemazione viaria di piazza San Savino – soluzione 1





LEGENDA

-  Sensi unici attuali
-  Senso unico di progetto
-  Inversione del senso unico
-  Z.t.i. Via del Montirozzo e via Bersaglieri

Dal lunedì al sabato 00.00 - 7.30 / 13.30 - 24.00

Domenica e festivi 00.00 - 24.00

Sistemazione viaria di piazza San Savino – soluzione 2



CITY-PORTS: la distribuzione logistica delle merci in città

Il trasporto, la distribuzione, il carico e scarico delle merci influenzano fortemente e incrementano la congestione, inquinamento e rumore nei centri urbani abbassando il livello di qualità della vita.

OBIETTIVI DEL PROGETTO

- riorganizzare e ripensare a diverse soluzioni logistiche per il trasporto, la distribuzione delle merci nei centri urbani;
- permettere lo sviluppo di politiche di restrizione/regolamentazione di accesso al centro urbano e modelli di flusso logistico eliminando gli squilibri nelle reti di distribuzione;
- contribuire a una maggiore efficacia delle politiche di salvaguardia del centro storico (Zone a Traffico Limitato, Aree Pedonali), attraverso la riduzione dell'impatto del traffico commerciale e il governo dello stesso;
- determinare le condizioni per possibili ampliamenti delle aree pedonali e a traffico limitato (o a traffico moderato/controllato), pur mantenendo adeguati livelli di accessibilità per la distribuzione delle merci;
- ridurre l'impatto dei mezzi commerciali nelle aree urbane particolarmente "sensibili", al di fuori del centro storico (in particolare creando le condizioni per ridurre l'impatto dei mezzi pesanti e per rivedere gli attuali percorsi degli stessi).

POSSIBILI SOGGETTI DA COINVOLGERE

- ASCOM Associazione Commercianti;
- CONFARTIGIANATO;
- CNA Confederazione Nazionale dell'artigianato e della piccola impresa;
- API Associazione Piccole Industrie.



Logistica distributiva in campo urbano

City Logistics: tecniche e politiche per ottimizzare la gestione spazio-temporale delle merci nel contesto urbano riducendo il numero degli spostamenti. Effetti positivi su:

- Qualità dell'aria
- Congestione e l'uso dello spazio Urbano

Proposte di breve, medio e lungo periodo

Breve Periodo. Regolazione Carico/Scarico

- Finestre Temporali per il carico/scarico
- Limitazione alle tipologie di mezzi abilitati al carico/scarico merci (Euro 3+)

Breve-Medio periodo.

Riorganizzazione degli spazi per il Carico/Scarico

- Riorganizzazione della sosta per carico/scarico
- Controllo telematico degli accessi
- Prenotazione degli stalli per il carico/scarico

Lungo periodo. Servizi avanzati di Logistica integrata

- Van-sharing
- Centro di Distribuzione Urbana



La distribuzione logistica delle merci su Corso Matteotti



PROGETTI DI MOBILITÀ ALTERNATIVA

È ormai dimostrato come i soli interventi infrastrutturali non riescano quasi mai ad essere risolutivi se non intrecciati con azioni immateriali e a carattere gestionale.

Occorre in primo luogo rendere più competitivo il **trasporto pubblico**, mediante una rimodulazione degli orari, con particolare attenzione agli spostamenti casa – lavoro e casa – scuola:

- ✓ possibilità di istituire navette dedicate per le aziende ad orari prefissati da concordare con le stesse;
- ✓ una rimodulazione dei servizi di TPL per scuole ed aziende con orari ad hoc per diversificare gli ingressi e le uscite dalla città.

Occorre inoltre puntare all'introduzione di sistemi alternativi per una mobilità sostenibile, quali:

- **servizi di Car Sharing;**
- **servizi di Bike Sharing;**
- **progetto di infomobilità integrata**
- **nuovi sistemi di mobilità pubblica a guida vincolata: il Tram-Treno.**



Il Car Sharing

Il **car sharing** è un servizio di noleggio auto che si propone come una possibile alternativa al possesso di un mezzo privato. Consiste dell'uso occasionale di un veicolo prelevabile a distanza ragionevole dall'abitazione o da stazioni di interscambio (parcheggi, fermate dei mezzi pubblici). Per tarare adeguatamente il servizio vanno definite:

1) la tipologia di organizzazione

Si distinguono principalmente due tendenze, quella di allestire uffici autonomi in ognuna delle località interessate dal servizio, e quella di "appaltare" la gestione ai venditori d'auto od agenzie di altro genere. Potranno essere valutate possibili forme di partenariato pubblico privato, quali project financing o altre società misto pubblico privato, allo scopo di attrarre capitali privati in fase di realizzazione ovvero concedere ad imprese private la gestione del servizio.

2) la localizzazione delle aree di sosta

Le aree di sosta possono essere appositamente adibite o possono essere spazi riservati in parcheggi preesistenti; questa seconda possibilità, oltre ad essere meno dispendiosa, offre anche una maggiore flessibilità, dato che consente di strutturare un servizio più capillare a costi contenuti



Esempio di area di sosta riservata



Il Car Sharing

3) i costi per usufruire del servizio

I costi del servizio prevedono una tariffa oraria e una chilometrica, con addebiti unicamente riferiti all'utilizzo, che consentono di noleggiare l'auto ad intervalli temporali ridotti, restituendo una percezione più realistica di quello che è l'effetto dell'uso dell'auto.

4) il meccanismo di accesso ai veicoli

I principali meccanismi d'accesso sono cards magnetiche o chiavi a sblocco

5) le caratteristiche dei veicoli

Le caratteristiche dei veicoli messi a disposizione sono stabilite a priori, in funzione dell'ambito in cui si intende sfruttare il servizio. In particolare vanno fissati la tipologia delle auto (city car, monovolume, ecc.) e il loro numero, il tipo di alimentazione (benzina, diesel, elettrica, metano), i termini delle revisioni e l'anzianità massima dei mezzi.



Sottoscrivi il contratto



Prenoti



Ritiri il veicolo



Usi il veicolo



Riconsegna il veicolo

ELEMENTI DI INCENTIVO

- Integrazione del sistema con il trasporto pubblico, mediante biglietti a tariffa ridotta, e la cooperazione tra le due agenzie (trasporto pubblico e compagnia di car sharing);
- Adozione di opzioni speciali per rendere più flessibile il sistema car sharing (possibilità di non definire a priori il termine di riconsegna del mezzo, usufruire del servizio senza prenotazione, prevedere un contratto di leasing con un cliente, offerte commerciali mirate).
- **Localizzazione delle aree di sosta nei pressi di punti di intersecambio con altre modalità di trasporto, per favorire l'intermodalità.**



Il Bike Sharing



Forma complementare di mobilità alternativa, il **bike-sharing** rappresenta un'opportunità di mobilità non motorizzata destinata alla mobilità sistematica nelle aree urbane. Il servizio si compone materialmente di una serie di rastrelliere cui sono agganciate le biciclette, che possono essere prelevate dagli utenti registrati attraverso una chiave numerata o una tessera a microchip così da evitarne il furto.

Per rendere efficace il servizio, è fondamentale prevedere un elevato numero di rastrelliere (nel caso, anche con poche biciclette ciascuna), ben distribuite sul territorio e situate in corrispondenza di: parcheggi di interscambio, approdi del trasporto collettivo, aree ad elevata densità di servizi pubblici, luoghi "centrali".



Bike Sharing a Udine

Bike Sharing ad Aosta



Postazione Bike Sharing nella stazione di Forlì



Bici in città a Cuneo



Bici in città a Pistoia



Il progetto di infomobilità integrata

Le esigenze di razionalizzazione dei trasporti e di decongestione del traffico costituiscono oggi priorità non più rinviabili.

Le tecnologie informatiche e telematiche possono offrire un valido supporto indirizzando obiettivi strategici quali l'ottimizzazione dell'uso delle risorse viarie sia in termini di transito che di sosta, la regolamentazione della domanda delle risorse di trasporto, l'ottimizzazione del bilanciamento fra trasporto pubblico e trasporto privato nelle aree urbane, il contenimento dell'inquinamento sia atmosferico che acustico, l'informazione in tempo reale all'utenza.

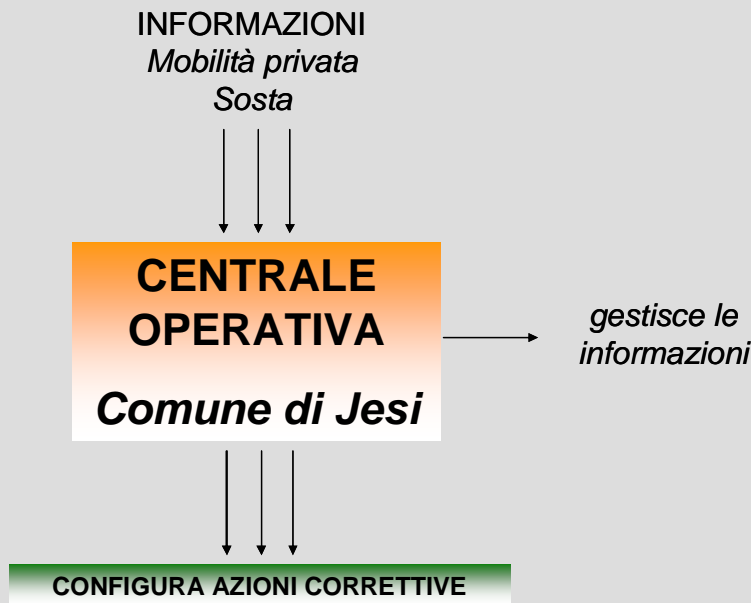
Il progetto di infomobilità integrata prevede la predisposizione di un sistema informativo relativo alla mobilità privata con la creazione di una sala di controllo (interoperabilità con operatori della Sosta).

L'obiettivo è quello di creare un sistema che riguardi:

- *l'implementazione di sistemi per permettere di migliorare la gestione della sosta e per fornire informazioni tempestive e aggiornate all'utenza;*
- *la creazione di un sistema di infomobilità locale mediante pannelli a messaggio variabile per fornire informazioni tempestive e aggiornate sulla situazione del traffico e su sue eventuali anomalie;*
- *la realizzazione di una centrale operativa della mobilità, per gestire, controllare, verificare i dati relativi alla mobilità;*
- *il controllo degli accessi alle ZTL.*



Il progetto di infomobilità integrata



Esempio di centrale operativa

La struttura del sistema è costituita da una centrale operativa, per la gestione delle strategie generali e delle risorse condivise, e da una serie di sottosistemi, ognuno dei quali è funzionalmente autonomo e mirato alla soluzione di problemi specifici.

La filosofia funzionale ed architetture del sistema è di tipo "aperto": i singoli sottosistemi sono indipendenti tra loro ma con risorse comuni condivise, sono implementabili in tempi diversi e progettati in modo da permettere investimenti e soluzioni diluiti nel tempo.

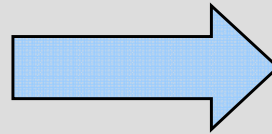
La centrale operativa è dotata di strumentazione hardware e software (software di elaborazione dati) per l'acquisizione dati, elaborazione dati e restituzione di azioni correttive.

La centrale operativa è in grado di raccogliere e gestire le informazioni provenienti dai vari sottosistemi, elaborarle ed inviare istruzioni ai cartelli a messaggio variabile per indirizzare il traffico e per la disponibilità posti nei parcheggi.

I sottosistemi fanno riferimento a tre macroaree di intervento (gestione del traffico privato, della sosta e degli accessi alle ZTL).

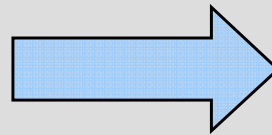


Il progetto di infomobilità integrata

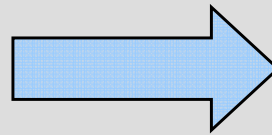


Pannelli a Messaggio Variabile (PMV) per fornire informazioni tempestive e aggiornate sulla situazione del traffico e su sue eventuali anomalie.

I PMV forniscono informazioni su viabilità alternative per dirottare il traffico in caso di superamento dei limiti di PM10 rilevati dalle centraline disponibili nel Comune di Jesi.



Pannelli a Messaggio Variabile (PMV) per fornire informazioni tempestive e aggiornate sulla disponibilità dei posti ai parcheggi.



Varco elettronico per il controllo tramite telecamere degli accessi alle Z.T.L., con riconoscimento delle targhe attraverso un sistema OCR.

Il sistema è completato da un software che gestisce i permessi rilasciati e le sanzioni effettuate.



TRAM-TRENO: il servizio ferroviario metropolitano del corridoio Osimo – Ancona – Senigallia - Jesi



LEGENDA

- Stazioni ferroviarie esistenti
- Fermate ferroviarie in fase di realizzazione
- Fermate ferroviarie di progetto sulla linea Roma - Ancona
- Fermate tram-treno di progetto
- (Ps) Parcheggi di scambio di progetto

Penetrazione tram-treno nella città di Jesi
L = 5700 m circa

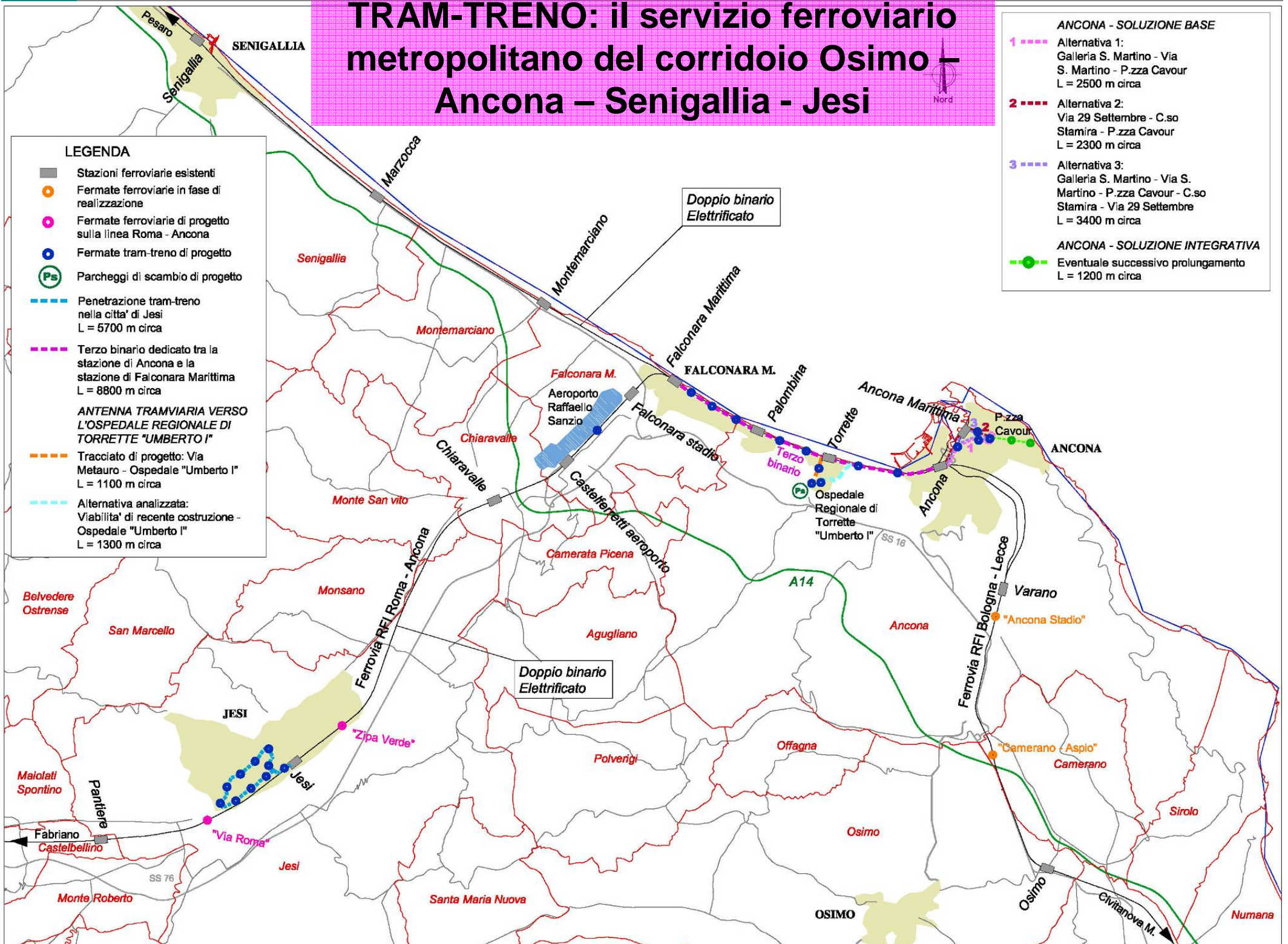
Terzo binario dedicato tra la stazione di Ancona e la stazione di Falconara Marittima
L = 8800 m circa

ANTENNA TRAMVIARIA VERSO L'OSPEDALE REGIONALE DI TORRETTE "UMBERTO I"

Tracciato di progetto: Via Metauro - Ospedale "Umberto I"
L = 1100 m circa

Alternativa analizzata: Viabilità di recente costruzione - Ospedale "Umberto I"
L = 1300 m circa

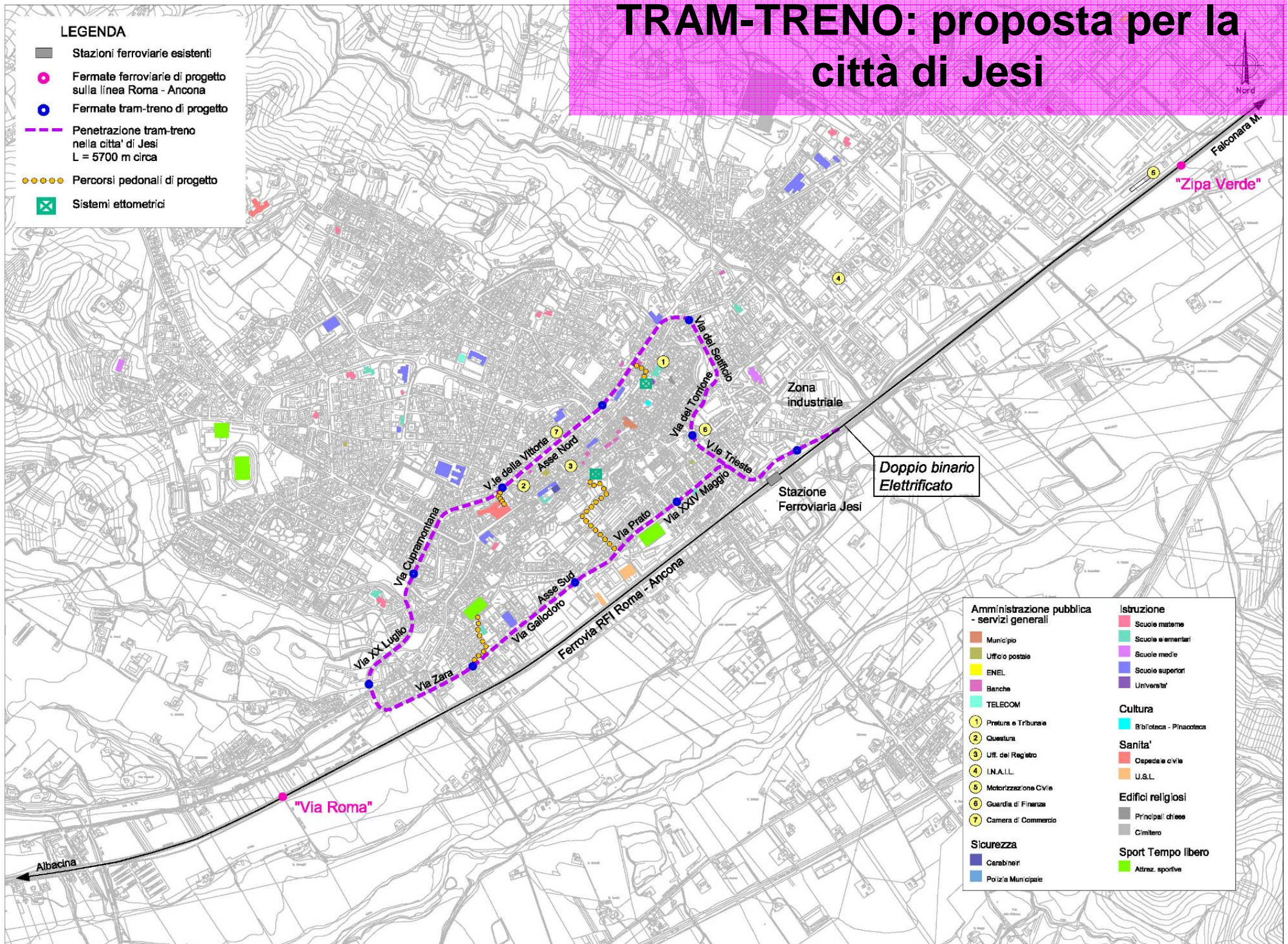
- ### ANCONA - SOLUZIONE BASE
- 1 - - - - Alternativa 1:
Galleria S. Martino - Via S. Martino - P.zza Cavour
L = 2500 m circa
 - 2 - - - - Alternativa 2:
Via 29 Settembre - C.so Stamira - P.zza Cavour
L = 2300 m circa
 - 3 - - - - Alternativa 3:
Galleria S. Martino - Via S. Martino - P.zza Cavour - C.so Stamira - Via 29 Settembre
L = 3400 m circa
- ### ANCONA - SOLUZIONE INTEGRATIVA
- - - - - Eventuale successivo prolungamento
L = 1200 m circa



TRAM-TRENO: proposta per la città di Jesi

LEGENDA

- Stazioni ferroviarie esistenti
- Fermate ferroviarie di progetto sulla linea Roma - Ancona
- Fermate tram-treno di progetto
- Penetrazione tram-treno nella città di Jesi
L = 5700 m circa
- Percorsi pedonali di progetto
- ⊠ Sistemi ettometrici



TRAM-TRENO: proposta per la città di Jesi

La proposta si inserisce all'interno degli interventi previsti nel servizio ferroviario metropolitano del corridoio Osimo – Ancona – Senigallia – Jesi.

Sulla base del Servizio Ferroviario Metropolitano ipotizzato lungo il corridoio che vede Jesi come stazione terminale, la proposta prevede la penetrazione urbana ad anello, a singolo binario in sede promiscua, con diramazione dalla linea proveniente da Ancona in corrispondenza di viale Trieste.

Il tracciato prosegue lungo via del Torrione, via del Setificio, viale della Vittoria, via Cupramontana, via XX luglio, via Zara, via Gallodoro, via del Prato, via XXIV Maggio, viale Trieste per poi rimmettersi sulla linea per Ancona.

Lungo l'anello sono distribuite 10 nuove fermate.

Come interventi complementari volti al miglioramento dell'integrazione e dell'accessibilità della rete metropolitana la proposta prevede di attrezzare quattro percorsi pedonali protetti:

- percorso attrezzato da viale della Vittoria, contrada San Marco, connesso al sistema ettometrico per l'accesso all'Università ed al Tribunale;
- percorso attrezzato tra la fermata su viale della Vittoria e l'Ospedale;
- percorso attrezzato tra la fermata su via Zara e le attrezzature sportive;
- percorso attrezzato da via del Prato connesso al sistema ettometrico per l'accesso al centro storico.



La stazione ferroviaria di Jesi



La stazione ferroviaria



Il parcheggio di scambio



Il piazzale della stazione



La Tecnologia Tram-Treno

Veicolo di tipo tranviario in grado di circolare indifferentemente su linee tranviarie urbane e su linee ferroviarie tradizionali

Linea ferroviaria principale



Linea tranviaria in campo urbano



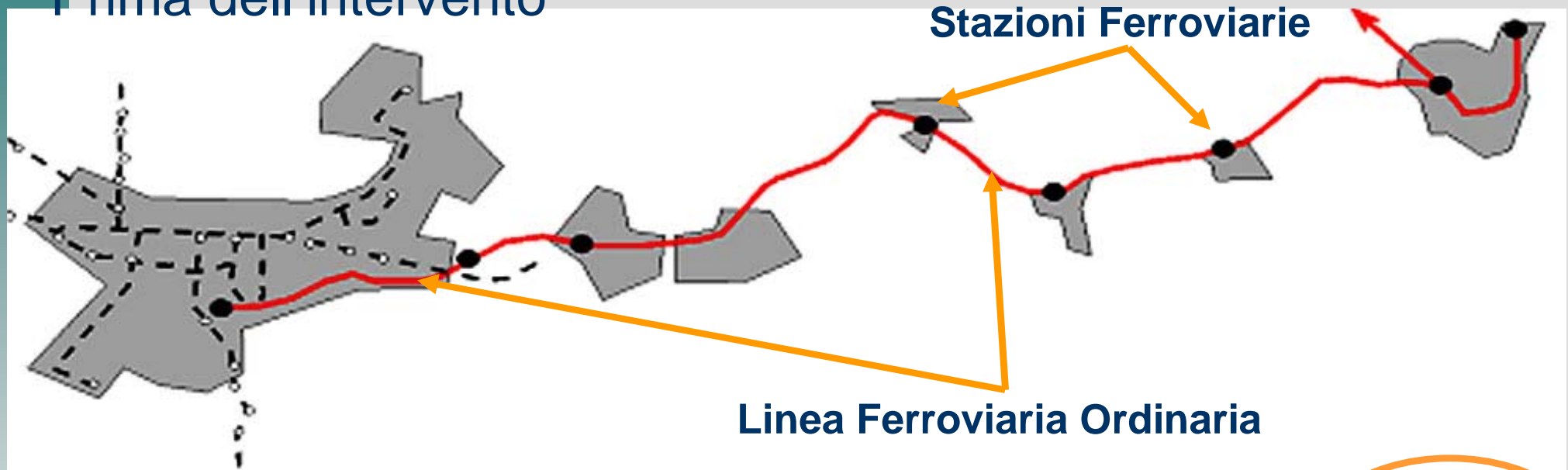
Linea ferroviaria secondaria

Stazione ferroviaria

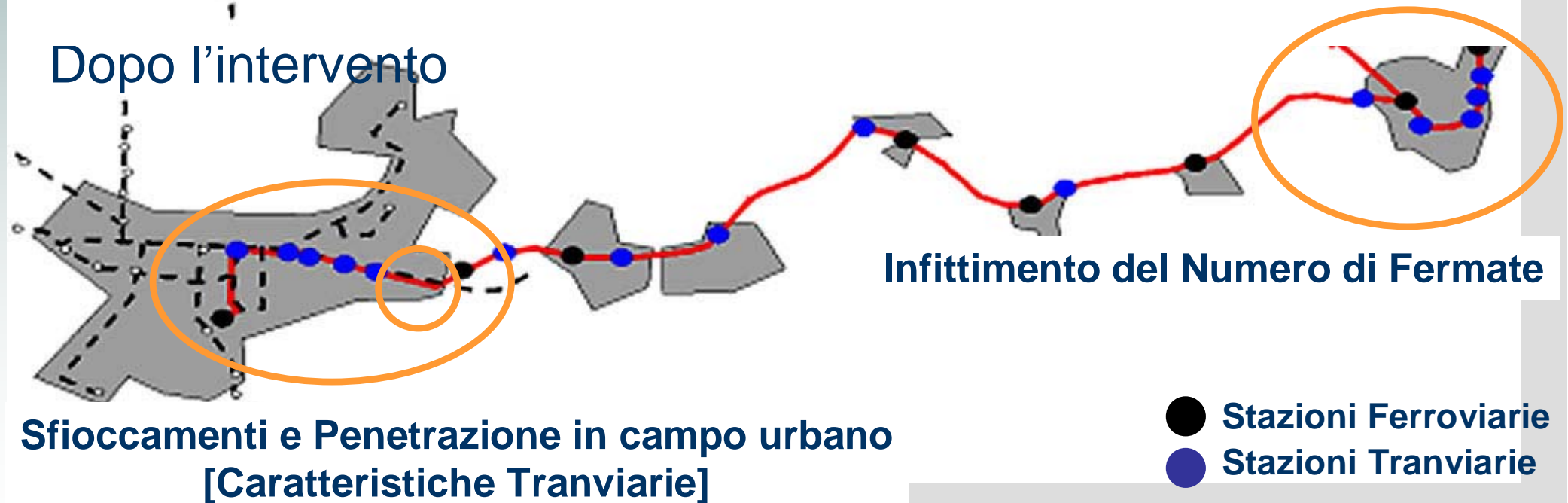


La Tecnologia TRAM-TRENO

Prima dell'intervento



Dopo l'intervento



TRAM TRENO: esperienze attuali di integrazione urbana

Centro di
Strasburgo, Francia
(circa 650.000 ab.)



PRIMA

Centro di Bad
Wildbald, in Germania
(circa. 11.000 ab.)



PRIMA



DOPO



DOPO



TRAM TRENO di Karlsruhe



Fermata in corrispondenza della stazione ferroviaria



Connessione tra rete urbana ed extraurbana



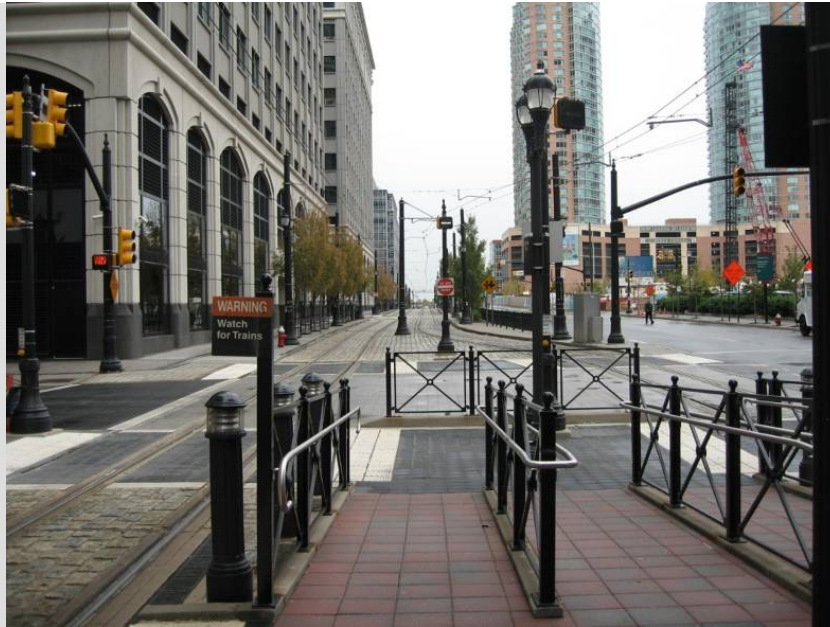
La stazione Albtalbahnhof di Karlsruhe in corrispondenza della quale il tram-treno diventa urbano



TRAM TRENO di Saarbrücken



TRAM TRENO di Newark





Via Roberta, 1 – 06132 S.Martino in Campo (PG)
C.F. e P.IVA 01701070540 - N.Iscriz.Trib. di Perugia 18432
Tel. 075/609071 Fax 075/6090722
E-mail: sintagma@sintagma.biz - www.sintagma.biz