



RELAZIONE

1	Premessa	Pag.	2
2	Azioni individuate dall'atto di indirizzo	Pag.	3
3	Definizione degli obiettivi	Pag.	4
4	Formazione della cartografia	Pag.	6
5	Completamento della rete stradale	Pag.	33
6	Classificazione della rete stradale secondo i criteri della funzionalità	Pag.	35





1 Premessa

L'Amministrazione Comunale di Rimini, nel dicembre 2006 con l'approvazione della Delibera di C.C. n°.170 del 07/12/2006 ha avviato i lavori per la redazione del Piano Urbano della Mobilità.

I Piani Urbani della Mobilità (PUM) sono da intendersi quali "progetti del sistema della mobilità", comprendenti un insieme organico di interventi materiali e immateriali diretti al raggiungimento di specifici obiettivi.

Gli interventi ricadenti nei PUM sono finalizzati a:

- soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione;
- abbattere i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico nel rispetto degli accordi internazionali e delle normative comunitarie e nazionali in materia di abbattimento di emissioni inquinanti;
- ridurre i consumi energetici;
- aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale;
- minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata e moderare il traffico;
- incrementare la capacità di trasporto;
- aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi, anche con soluzioni di car pooling, car sharing, taxi collettivi, ecc.;
- ridurre i fenomeni di congestione nelle aree urbane caratterizzate da una elevata densità di traffico, mediante l'individuazione di soluzioni integrate del sistema di trasporti e delle infrastrutture in grado di favorire un migliore assetto del territorio e dei sistemi urbani;
- favorire l'uso di mezzi alternativi di trasporto con impatto ambientale più ridotto possibile.

I PUM sono predisposti sulla base delle seguenti componenti essenziali:

- a) Analisi della struttura e delle criticità del sistema di trasporto attuale;
- b) Indicatori di obiettivo e valori attuali;
- c) Strategie di intervento;
- d) Coordinamento ed integrazione con altri strumenti di pianificazione;
- e) Gli scenari di riferimento;
- f) Gli scenari di progetto;
- g) Conseguimento degli obiettivi;
- h) Gli effetti complessivi;
- i) Metodologia e modelli utilizzati.





2 Azioni individuate dall'atto di indirizzo

L'unico strumento cogente in materia di mobilità è il cosiddetto "Atto di Indirizzo: adeguamento e riqualificazione della rete viaria principale" approvato dal Consiglio Comunale con delibera n° 41 del 21.04.2005, frutto del confronto tra i Responsabili del precedente Assessorato alla Mobilità ed i Quartieri, dove sono state individuate le principali infrastrutture per il trasporto e la programmazione degli interventi a breve e medio termine necessari per garantire la funzionalità delle stesse, proposte tracciate in modo schematico su una cartografia diversa da quella del Piano Regolatore Generale vigente.

l'Atto di Indirizzo individua le seguenti azioni a livello generale:

- Classificare la rete stradale principale tenendo conto delle previsioni delle nuove infrastrutture e della riqualificazione di quelle esistenti;
- Classificare la rete viaria principale in funzione delle capacità potenziali di ogni singola infrastruttura e programmazione degli interventi necessari a raggiungere lo standard funzionale corrispondente alla classificazione attribuita;
- Prevedere una rete viaria funzionalmente integrata;
- Aumentare l'efficienza della rete principale extraurbana fluidificando prioritariamente le intersezioni della SS n.16 Adriatica mediante la sostituzione delle intersezioni a raso semaforizzate con svincoli e/o rotoatorie;
- Completare l'anello urbano di scorrimento a servizio del centro della città;
- Ridurre il traffico veicolare di attraversamento a ridosso del Centro storico e dentro le zone turistiche mediante :
 - 1 l'istituzione di parcheggi d'interscambio integrati con il TPL
 - 2 la definizione di percorsi di entrata\uscita per ambiti predeterminati
 - 3 la regolamentazione della sosta:
 - 3.1 esclusione dalle strade di tipo "B - C - D - D/E"
 - 3.2 subordinata alla fluidità del transito veicolare e del TPL sulle strade di tipo "E"
 - 4 la promozione dell'uso della bicicletta mediante l'estensione della rete delle piste ciclabili, di servizi di noleggio integrati con le aree di sosta e di altre opportunità inseribili nei piani di spostamento casa/lavoro
 - 5 la protezione di percorsi casa\scuola e la tutela delle componenti deboli: pedoni, disabili mediante l'adeguamento di marciapiedi, di attraversamenti stradali, di istituzione di zone a priorità pedonale
 - 6 il trasferimento lungo le nuove strade programmate di alcuni impianti di distribuzione di carburante (circa 10) ancora presenti nelle zone piu' centrali della zona turistica con rilevanti problemi anche di natura ambientale;
- Attivare sistemi integrati di distribuzione delle merci in ambito urbano;
- Gestire in modo programmato i percorsi e la sosta degli autobus turistici in centro e nella zona a mare;
- Promuovere e sviluppare politiche i piani di spostamento casa\lavoro, car-sharing, il controllo degli accessi al Centro storico, la regolamentazione della sosta per le diverse tipologie di utenti;
- Riqualificare il Servizio di Trasporto Pubblico con l'attivazione di sistemi innovativi ed ecosostenibili:
 1. il TRC tratta Rimini/Riccione e tratta Rimini FS/Rimini/Nuova Fiera e riorganizzazione delle linee esistenti
 2. il nuovo Anello filoviario lungo il circuito di viabilità principale del centro di Rimini in tangenza ad importanti poli attrattori di traffico
 3. integrazione dei nuovi sistemi con le altre reti di trasporto: treno, auto mediante parcheggi d'interscambio, biciclette, ecc..





3 Definizione degli obiettivi

Fin dalle prime sedute del Tavolo Permanente della Mobilità, nel rispetto di quanto già riportato nelle "Linee Guida per la redazione del Piano Urbano del Traffico" ed in stretta collaborazione con il Dipartimento di Idraulica Trasporti e Strade – DITS dell'Università Sapienza di Roma, si sono organizzati i lavori al fine di ottenere un inventario di tutte le strade ad uso pubblico presenti sul territorio comunale.

Detta banca dati rappresenta un elemento fondamentale per il conseguimento di due primi obiettivi; oggetto di una prossima Deliberazione di Consiglio Comunale.

Il primo obiettivo è quello di definire un "grafo"(schema) della rete stradale comunale compatibile con la Carta Tecnica Regionale ed integrato con i nuovi interventi e le nuove espansioni realizzati dal 2002 (anno di rilevamento della C.T.R.) ad oggi come ad esempio la realizzazione del centro commerciale "Le Befane" e la viabilità connessa al progetto (vedi più avanti 1 Integrazioni alla Carta Tecnica Regionale), oppure anche la rotatoria su via Cavalieri di Vittorio Veneto

La tavola **PROPOSTA DI COMPLETAMENTO DELLA RETE STRADALE** rappresenta il punto di partenza, il riferimento cartografico base da cui avviare le attività concernenti la realizzazione dei modelli matematici che simulano la domanda di trasporto, l'offerta di trasporto e l'equilibrio tra domanda ed offerta (cfr. pagg, 12 e 13 *Linee Guida per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Direzione Infrastrutture Mobilità ed Ambiente Comune di Rimini Dicembre 2006*).

Il secondo obiettivo è quello di distinguere qualitativamente la rete viaria nelle seguenti quattro categorie di strade, il cui ordine di elencazione risulta, tra l'altro, rappresentativo del grado di integrazione della strada con il contesto insediativo circostante (grado minimo per le strade del primo tipo a) e grado massimo per le strade del tipo d).

- a) strade primarie, con funzioni di entrata e di uscita dalla città, ed a servizio, quindi, del traffico di scambio, fra il territorio urbano ed extraurbano, e del traffico di transito rispetto all'area urbana;
- b) strade di scorrimento, la cui funzione è quella di garantire la fluidità degli anzidetti spostamenti veicolari di scambio anche all'interno della rete viaria cittadina, nonché di consentire un elevato livello di servizio degli spostamenti a più lunga distanza interni nell'ambito urbano;
- c) strade di quartiere, con funzioni di collegamento tra quartieri limitrofi (spostamenti a minore distanza, sempre interni alla città);
- d) strade locali, a servizio diretto degli insediamenti.

L'indicata classificazione d'uso delle strade non esclude che, là dove occorra, siano esaminate anche le altre componenti del traffico stradale e che vengano individuati itinerari specificamente riservati, obbligati o preferenziali per singole categorie di utenti e di veicoli, come: velocipedisti, veicoli al servizio delle persone invalide, veicoli commerciali e veicoli di emergenza e di soccorso.

La tavola **PROPOSTA DI CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE SECONDO I CRITERI DELLA FUNZIONALITA'** nella quale si sono individuati le funzioni preminenti e l'utilizzo della rete stradale comunale è il punto di partenza per la classificazione funzionale delle strade di cui all'art. 2 del Nuovo Codice della Strada.





Per la stesura delle due tavole si è fatto riferimento all'unico strumento cogente in materia di mobilità ovvero all' "Atto di Indirizzo, adeguamento e riqualificazione della rete viaria principale" approvato dal Consiglio Comunale con delibera n° 41 del 21.04.2005.

Il terzo obiettivo è quello di rendere congruente e funzionale il reticolo stradale attraverso l'inserimento di sei nuove proposte di completamento della rete avanzate dal Gruppo Tecnico di Supporto al Tavolo Permanente della Mobilità, elencate di seguito:

- 1.- Collegamento S.P. Coriano, S.P. Montescudo e Strada Statale 72 RSM
- 2.- Collegamento Via Marecchiese, Padulli e Strada Statale 16
- 3.- Collegamento tra le Vie Marecchiese, Tonale ed Emilia Vecchia
- 4.- Nuova viabilità in località Santa Giustina
- 5.- Collegamento via Tolemaide ed il Polo Scolastico di Viserba
- 6.- Collegamento Deviatore Marecchia zona Rivabella fino a Via Monfalcone e via Roma.

Le sei proposte sono rappresentate sulla cartografia a scala 1:5000 ed anche a scala maggiore all'allegato 2 parte integrante PROPOSTE DI COMPLETAMENTO DELLA RETE.

I tre obiettivi fin qui descritti devono, tuttavia essere riferiti ad un traguardo più grande, ovvero il Piano Urbano delle Mobilità - PUM, di cui le attività sopra esposte sono, come già ribadito, passi congruenti e propedeutici anche in vista della necessità, prioritaria, della Classificazione Funzionale delle Strade - CFS, cardine dell'impianto progettuale e decisionale, ed elemento di comparazione e riscontro degli esiti della modellizzazione del grafo della domanda.

La CFS è pertanto un parametro decisivo per l'applicazione del Piano Urbano del Traffico e discende dalle direttive espresse all'art. 2 del D.L. 285/92 - Nuovo Codice della Strada - CdS, in quanto corrisponde alla necessità di sistematizzare la rete stradale al fine di allocarvi gli interventi sull'offerta di trasporto, così come sancito all'articolo 3.1 delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico. (Art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo codice della strada)" emesse dal Ministero dei Lavori Pubblici. Oltre a questo scopo, la CFS, una volta definita diviene la base per altri strumenti come ad esempio il locale "Regolamento Viario".

La CFS corrisponde di fatto ad una messa a norma, dal punto di vista geometrico, di due direttive di consiglio basilari: il D.M. 5.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle Strade" ed i bollettini CNR "Norme sulle caratteristiche geometriche e di traffico delle intersezioni urbane," e "Norme sull'arredo funzionale delle strade urbane".

Dal punto di vista strettamente regolatorio la CFS può innescare problemi legati alla corrispondenza fra la reale configurazione geometrica delle strade e le indicazioni teoriche di norma, a cui sarà possibile ovviare rimodulando la classifica funzionale proposta dalla norma stessa.





4 Formazione della cartografia

L'atto di indirizzo e coordinamento tecnico per l'attuazione della L.R. 24 marzo 2000 n° 20 " strumenti cartografici digitali e modalità di coordinamento ed integrazione delle informazioni a supporto della pianificazione" fissa i criteri e le modalità di intervento per la realizzazione della Carta Unica del Territorio,

L'ufficio mobilità, nel processo di implementazione e di integrazione della Carta Tecnica Regionale, cerca di assicurare il più possibile la congruità geografica e la congruenza di inquadramento delle modifiche effettuate, la cartografia risultante non è sostitutiva della Carta Tecnica Regionale ma rappresenta uno strumento di lavoro sul quale calibrare il grafo della rete stradale ed i futuri piani e studi che costituiranno il PUM nella sua totalità.

Le integrazioni alla CTR sono state suddivise nei seguenti due gruppi **1)** Integrazioni alla C.T.R., **2)** Lavori Pubblici eseguiti, progettati o programmati:

1) INTEGRAZIONI ALLA CARTA TECNICA REGIONALE

Ad oggi sono stati georeferenziati ed inseriti sulla Carta Tecnica Regionale 30 progetti (realizzati e non) relativi ad infrastrutture, zone di espansione e di riqualificazione.

I progetti della terza corsia dell'A14, della nuova statale 16 e del trasporto rapido costiero sono di seguito rappresentati solo in stralci significativi, mentre nella cartografia generale sono stati rappresentati integralmente.

Di seguito vengono riportati prima l'elenco e successivamente le rappresentazioni delle integrazioni alla Carta Tecnica Regionale; nella classificazione i nomi assegnati alle integrazioni, non sempre corrispondono ai nomi dei progetti e degli interventi.

ELENCO DELLE INTEGRAZIONI ALLA C.T.R. (primo gruppo)	
1	IPER LE BEFANE
2	ZONA COLOSSEO
3	PORTA SUD
4	VIA ARNO
5	ROTATORIA VIA COLETTI
6	ROTATORIA VIA ROSASPINA
7	ARREDO URBANO PIAZZA MAZZINI
8	ROTATORIA E PISTA CICLABILE MARECCHIESE A MONTE SS 16
9	AREA PADULLI ZONA C5
10	ROTATORIE VIE FADA E GIULIANI E NUOVI INSEDIAMENTI
11	ROTATORIA FLAMINIA CONCA VIA PASCOLI
12	VIA PASCOLI NUOVE CASE POPOLARI
13	ZONA GAIOFANA CON PROPOSTE DI ROTATORIE
14	PISTA CICLABILE VIA TOLEMAIDE
15	NUOVO INSEDIAMENTO ZONA VISERBELLA





16	TRASPORTO RAPIDO COSTIERO rappresentato con due stralci a) Terminale FFSS, b) Fermata tipo
17	PROGETTO TERZA CORSIA rappresentato con due stralci
18	PROGETTO COMPLANARE NUOVA SS16 rappresentato con due stralci a) MARCCHIESE, b) CASELLO RN Nord
19	CAVALCAVIA A14, VARIANO
20	CAVALCAVIA A14, PADULLI
21	CAVALCAVIA A14, VECCHIA RSM
22	CAVALCAVIA A14, SAN LORENZO IN CORREGGIANO
23	CAVALCAVIA A14, CASALECCHIO
24	CAVALCAVIA A14, CORIANO
25	DARSENA
26	PLESSO SCOLASTICO SU VIA MARECCHIESE
27	PLESSO SCOLASTICO XX SETTEMBRE
28	VIABILITA' CASE POPOLARI SAN GIULIANO VIA COLETTI
29	ROTATORIA VIGILI DEL FUOCO
30	FIERA PARCHEGGIO LATO OVEST



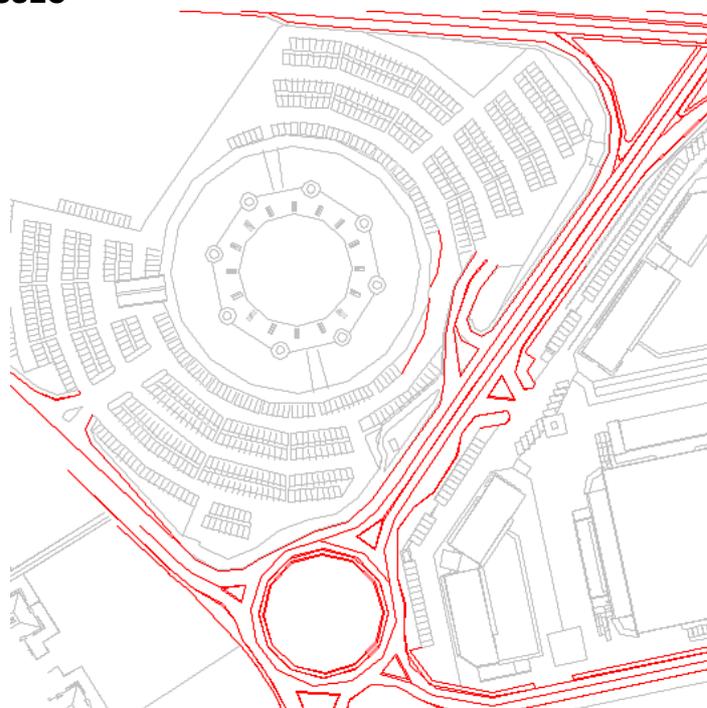


**RAPPRESENTAZIONE DELLE INTEGRAZIONI ALLA C.T.R.
(primo gruppo)**

1 IPER LE BEFANE



2 ZONA COLOSSEO

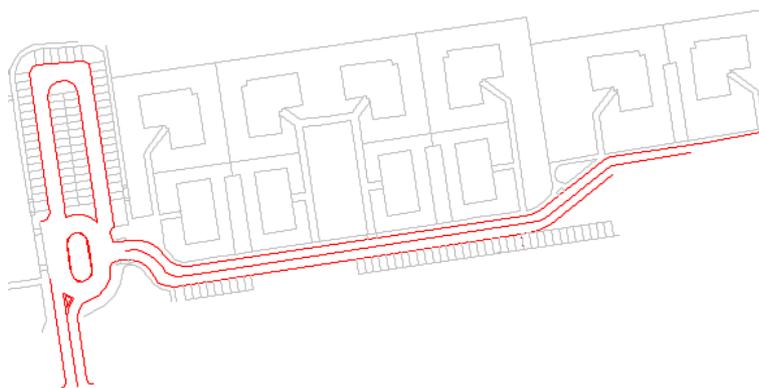




3 PORTA SUD

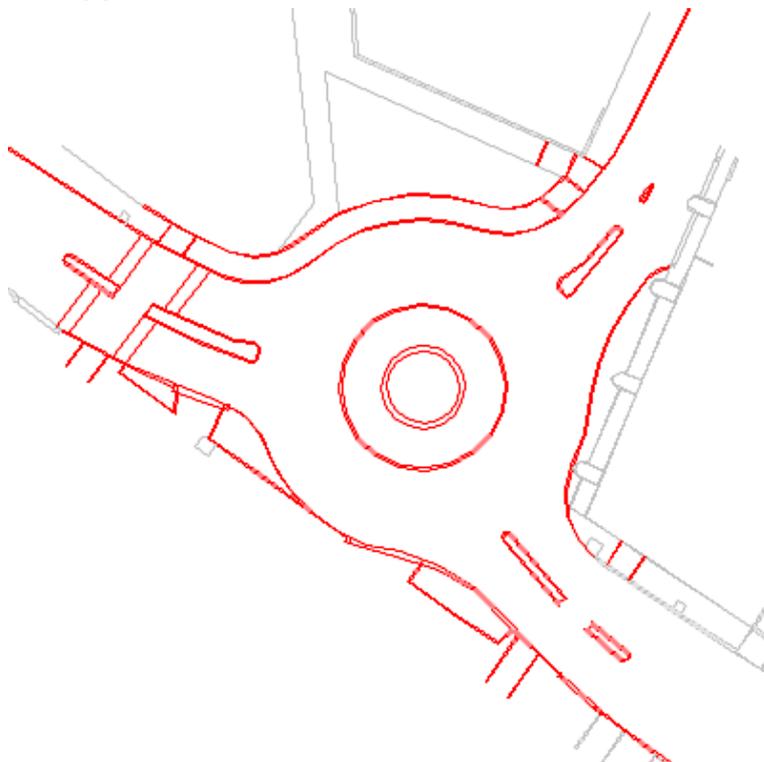


4 VIA ARNO

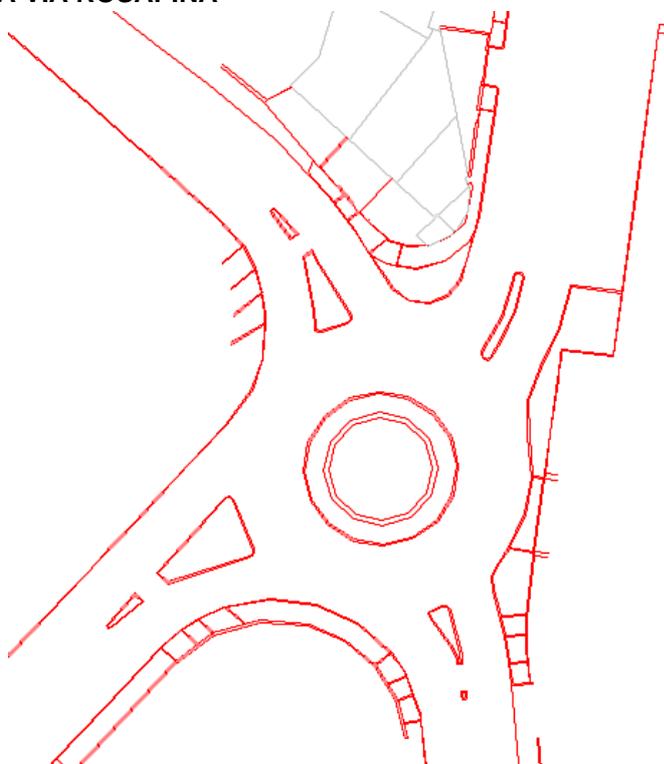




5 ROTATORIA VIA COLETTI

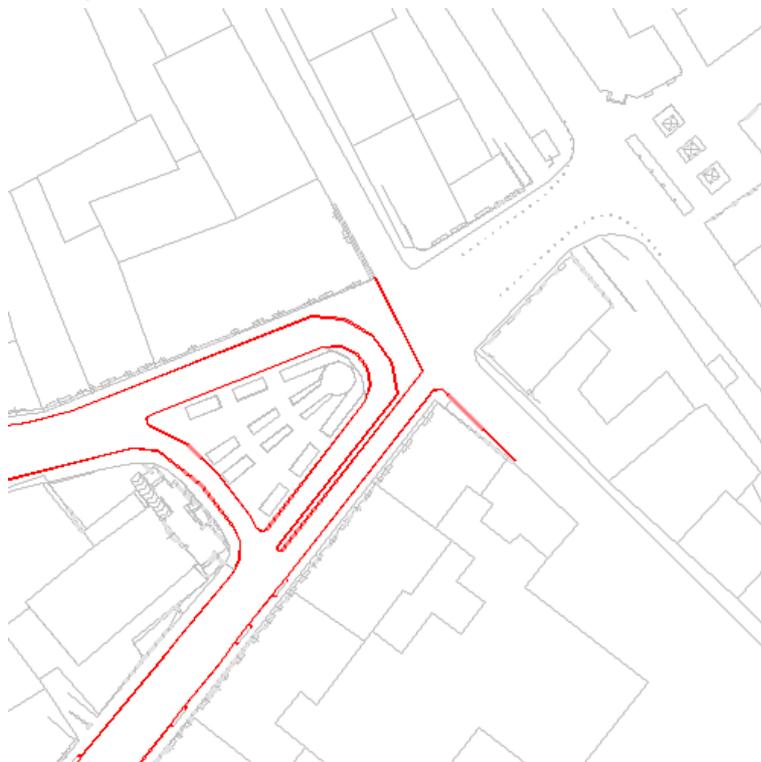


6 ROTATORIA VIA ROSAPINA

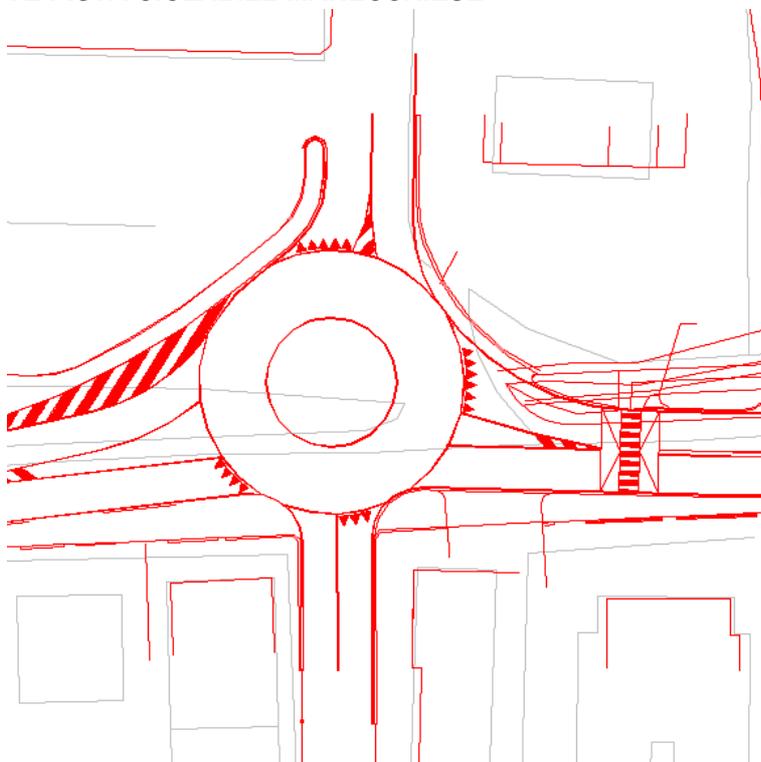




7 ARREDO URBANO PIAZZA MAZZINI



8 ROTATORIA E PISTA CICLABILE MARECCHIESE





9 AREA PADULLI ZONA C5

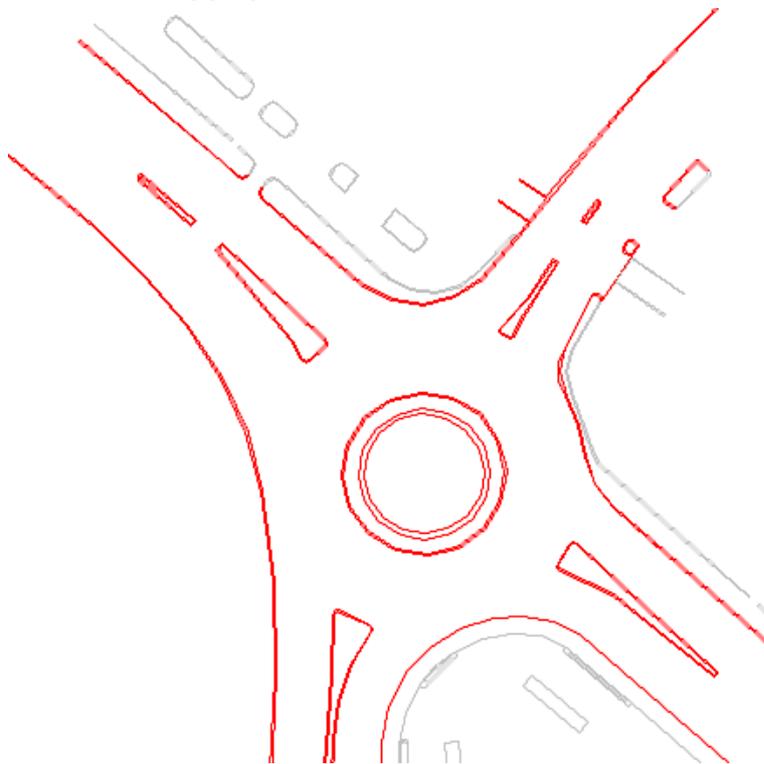


10 ROTATORIE ED ESPANSIONE VIE GIULIANI E FADA

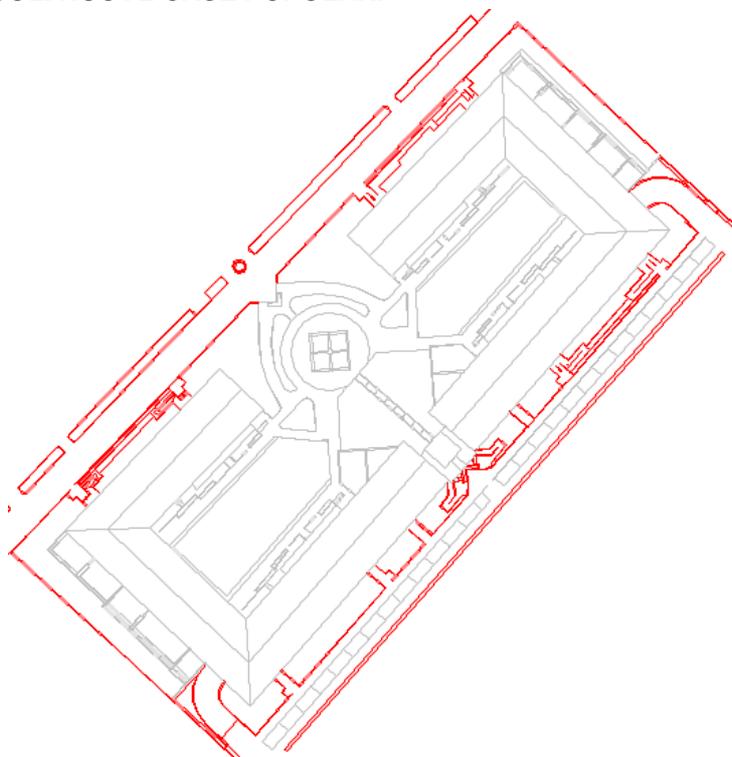




11 ROTATORIA FLAMINIA CONCA



12 VIA PASCOLI NUOVE CASE POPOLARI

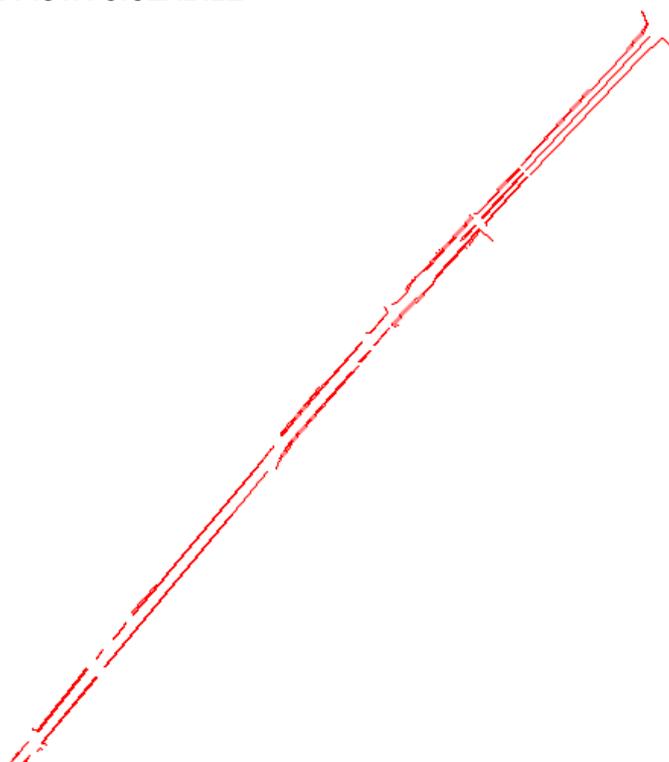




13 ZONA GAIOFANA

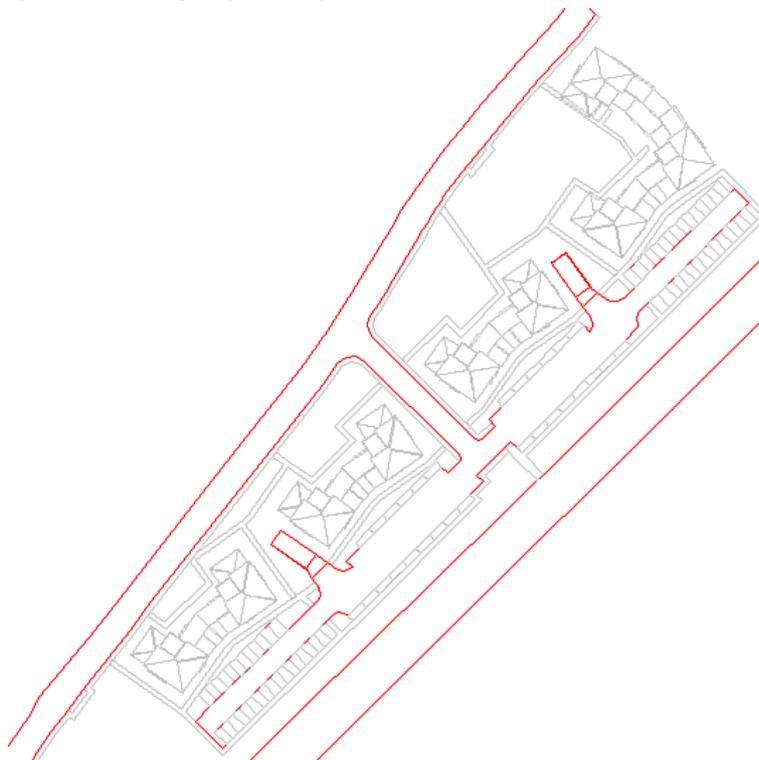


14 VIA TOLEMAIDE PISTA CICLABILE

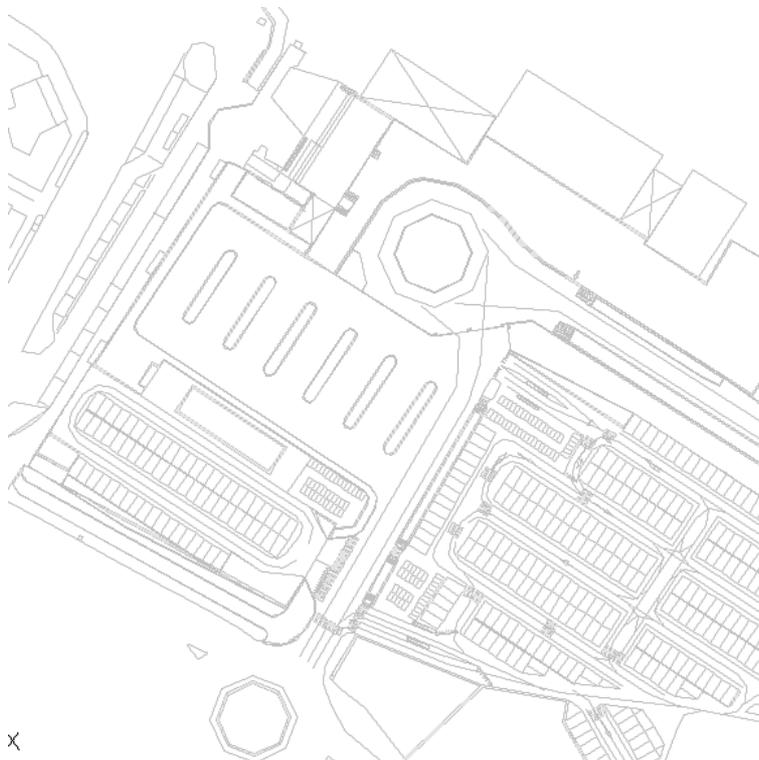




12 NUOVO INSEDIAMENTO ZONA VISERBELLA

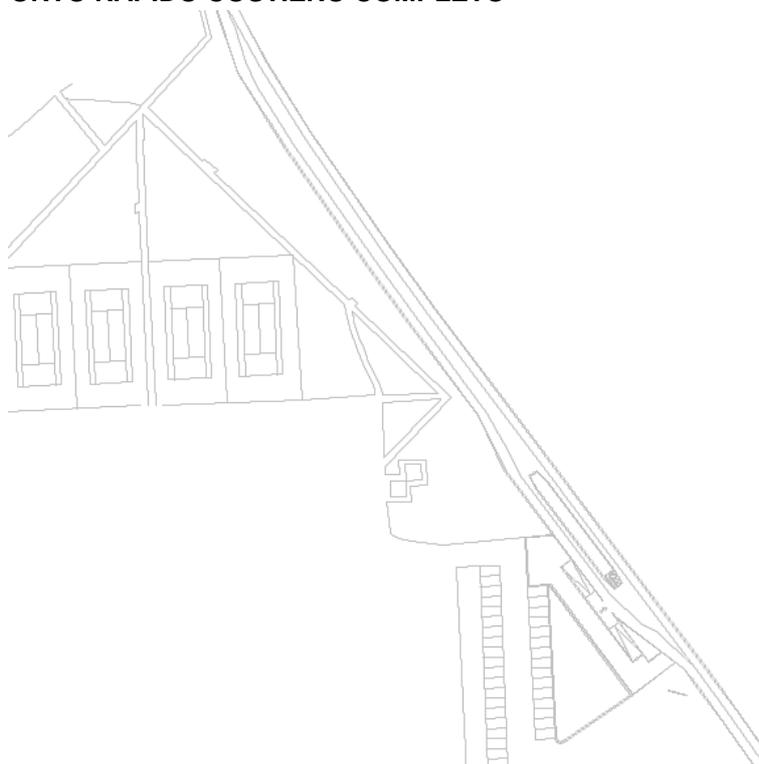


16 a TRASPORTO RAPIDO COSTIERO COMPLETO

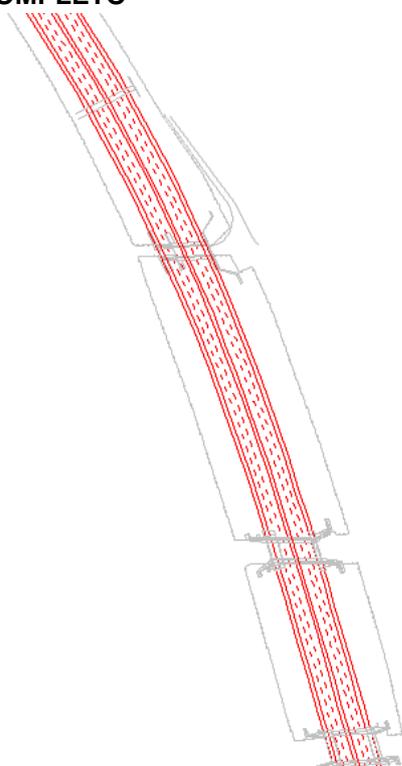




16 b TRASPORTO RAPIDO COSTIERO COMPLETO

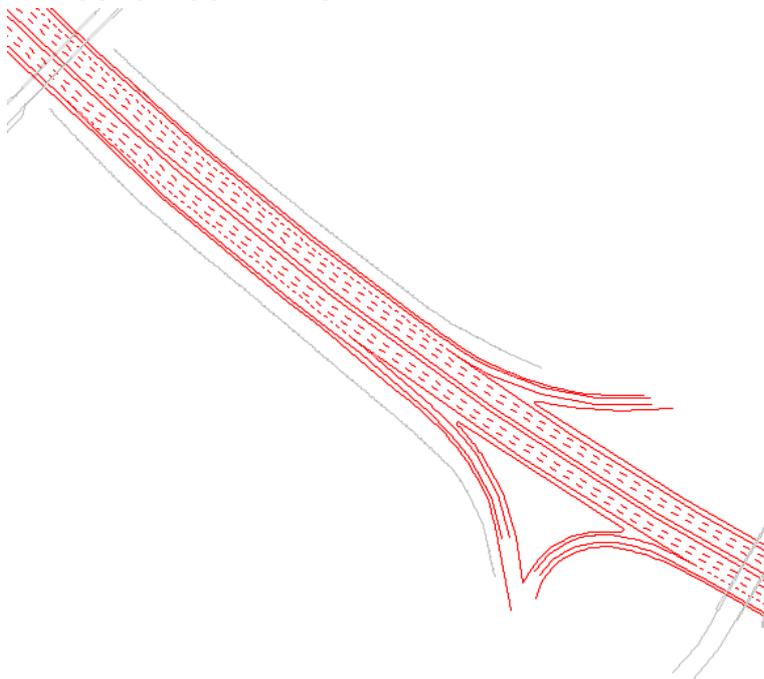


17 a A14 TERZA CORSIA COMPLETO

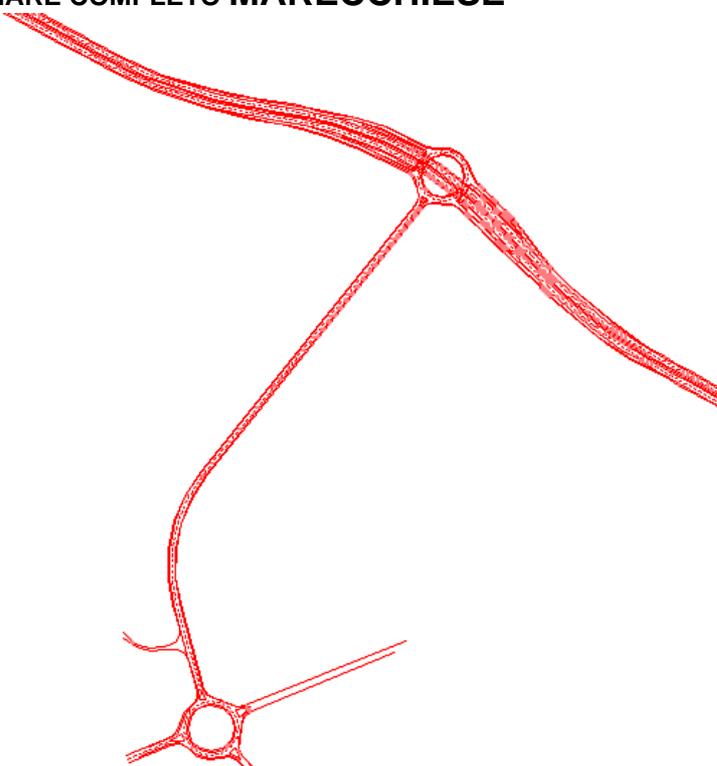




17 b A14 TERZA CORSIA COMPLETO

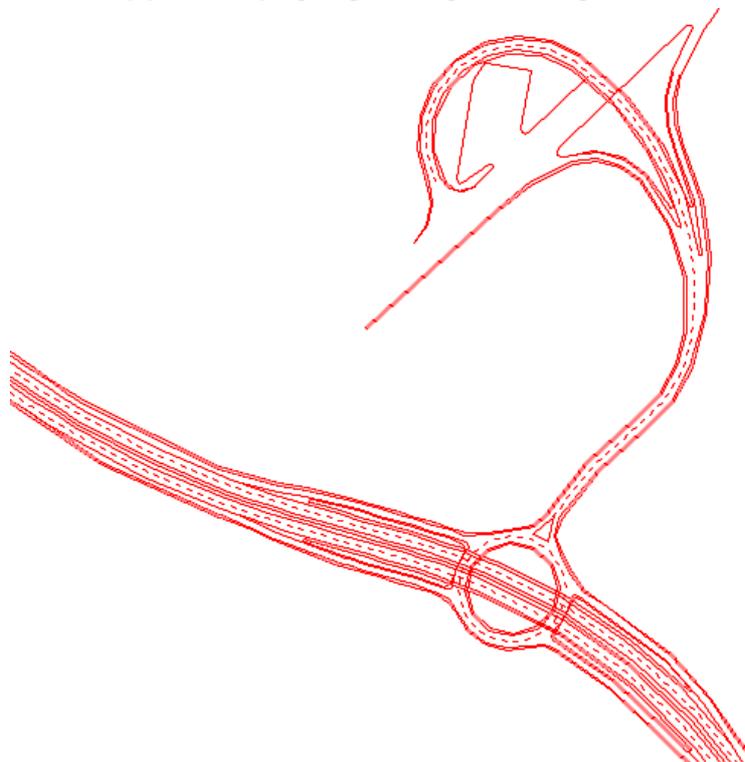


18 a COMPLANARE COMPLETO MARECCHIESE



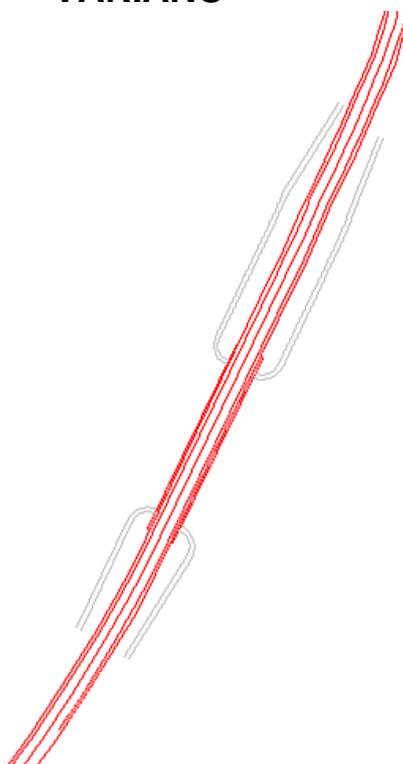


18 b COMPLANARE COMPLETO CASELLO RN NORD



19 CAVALCAVIA A14 ZONA

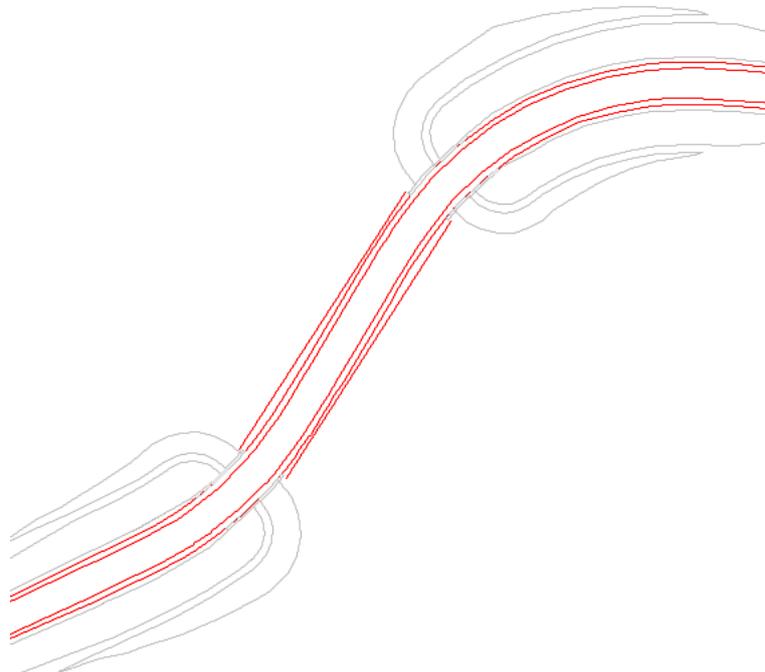
VARIANO





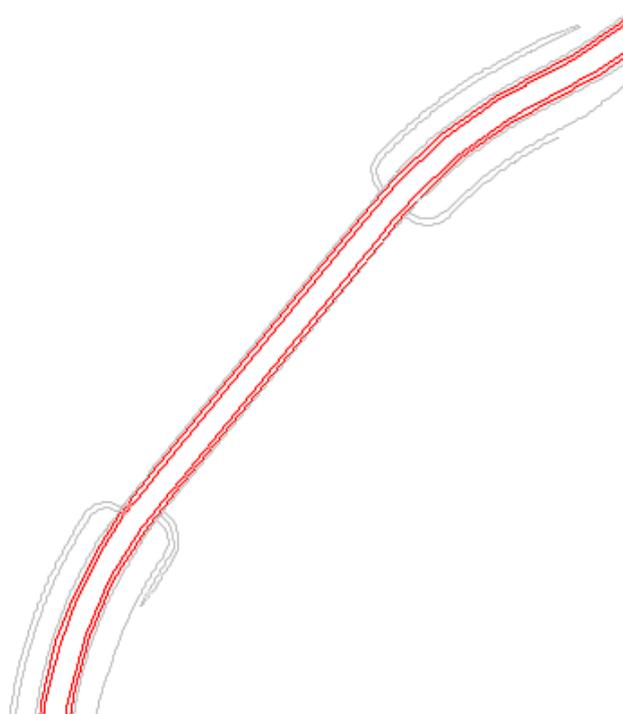
20 CAVALCAVIA A14 ZONA

PADULLI



21 CAVALCAVIA A14 ZONA

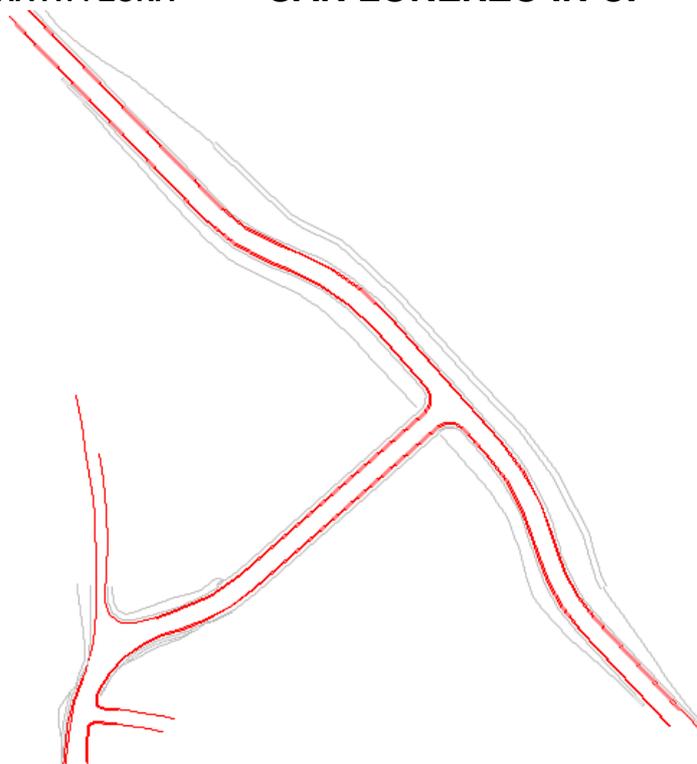
VECCHIA RSM





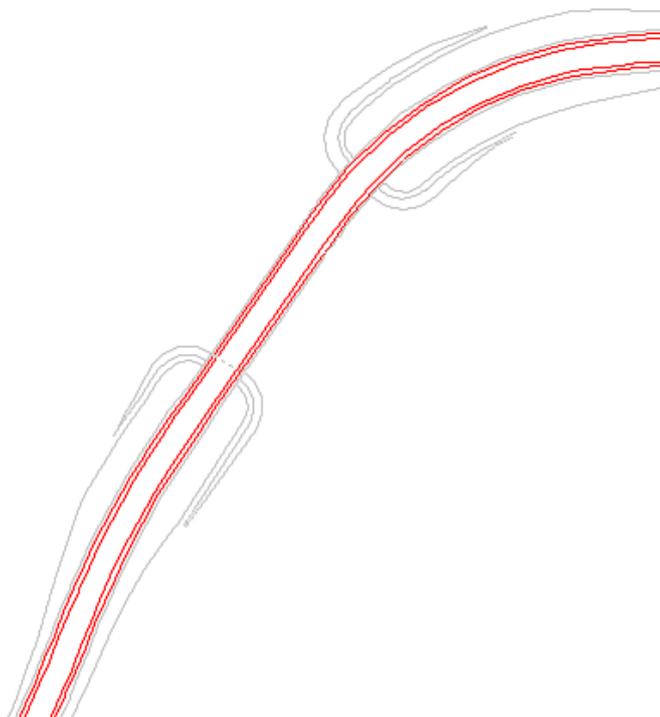
22 CAVALCAVIA A14 ZONA

SAN LORENZO IN C.



23 CAVALCAVIA A14 ZONA

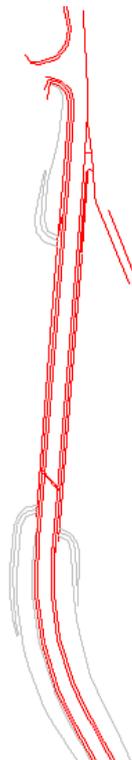
CASALECCHIO



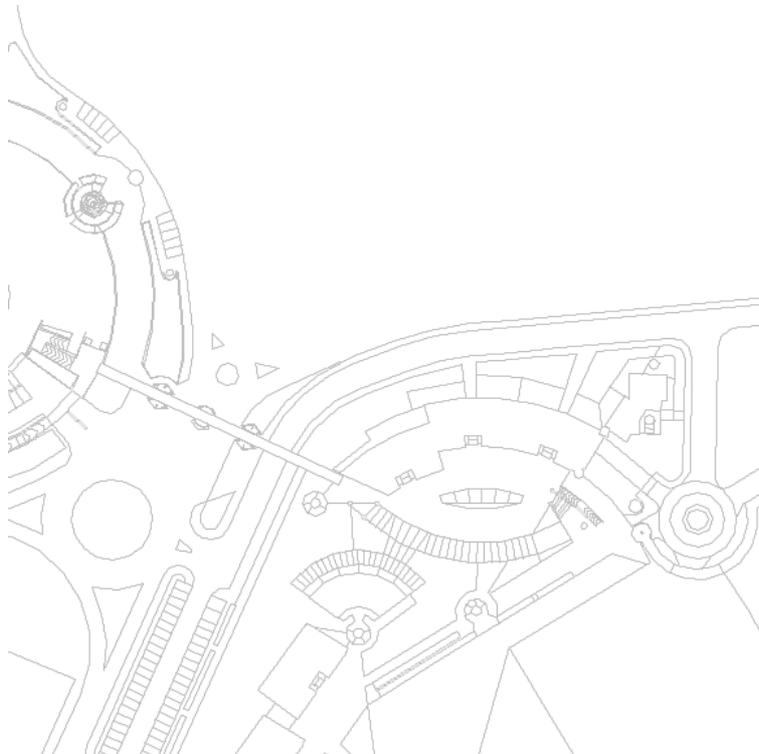


24 CAVALCAVIA A14 ZONA

CORIANO

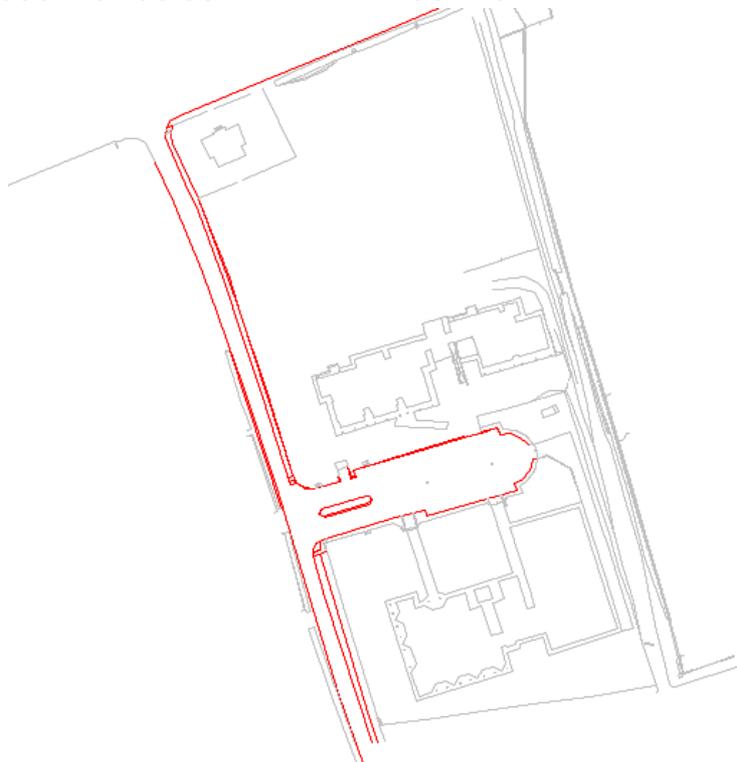


25 DARSENA

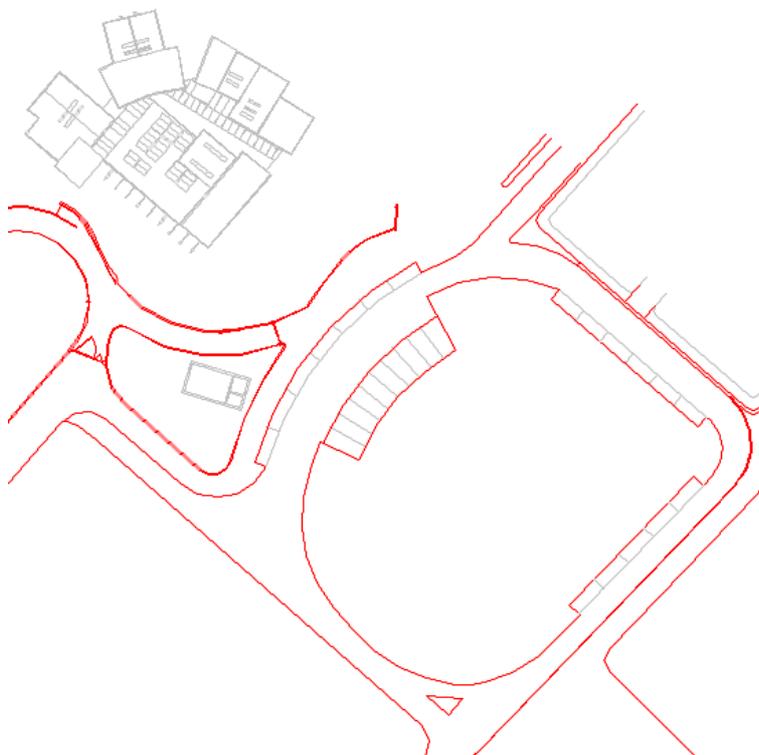




26 PLESSO SCOLASTICO SULLA VIA MARECCHIESE



27 PLESSO SCOLASTICO XX SETTEMBRE





28 VIABILITA' CASE POPOLARI SAN GIULIANO VIA COLETTI

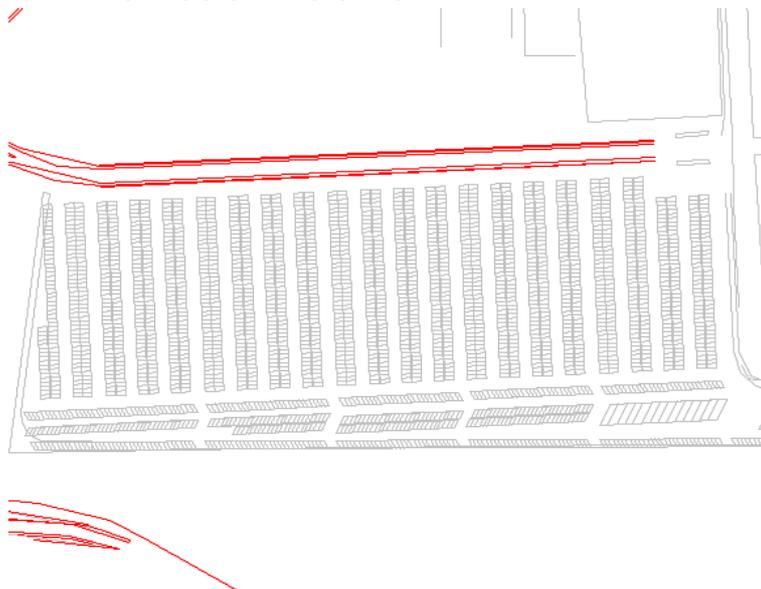


29 ROTATORIA VIGILI DEL FUOCO





30 FIERA PARCHEGGIO LATO OVEST



2) LAVORI PUBBLICI ESEGUITI, PROGETTATI O PROGRAMMATI

In analogia con gli interventi descritti al punto 1 anche le opere elencate e rappresentate di seguito, costituiscono delle integrazioni alla C.T.R, nella cartografia accanto alla numerazione ed al nome dell'opera viene sinteticamente descritto lo stato dell'arte e/o l'iter progettuale di ogni singolo intervento.

ELENCO e RAPPRESENTAZIONE LAVORI PUBBLICI ESEGUITI, PROGETTATI O PROGRAMMATI (secondo gruppo)

ROTATORIA VIA CAVALIERI DI VITTORIO VENETO

1

Opera già completata





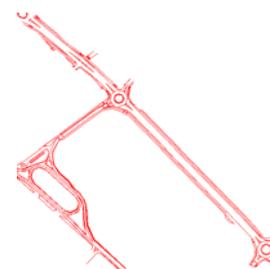
NUOVA VIA ROMA

- 2** *In attesa di variante urbanistica (fase di progettazione redatta a livello di "Progetto definitivo")*



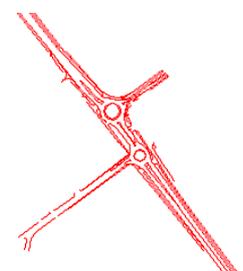
NUOVA VIA ROMA

- 3** *Opera in esecuzione*



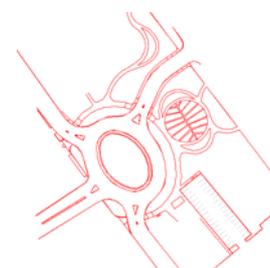
NUOVA VIA ROMA

- 4** *Opera già completata*



ROTATORIA PIAZZALE TOSCANINI

- 5** *Opera già completata*



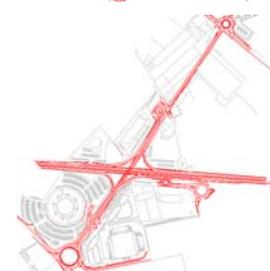
SVINCOLO SULLA S.S. 16 – IPER

- 6** *Opera già completata*



SVINCOLO SULLA S.S. 16 – NUOVO PALAZZETTO DELLO SPORT

- 7** *Opera già completata*





SVINCOLO SULLA S.S. 16 – S.P. 41 VIA MONTESCUDO

- 8** Fase di progettazione redatta a livello di “Progetto definitivo conclusa la procedura di verifica ambientale”
8.1) Progetto Anas
8.2) Progetto Anas 1° stralcio funzionale

ROTATORIA INTERSEZIONE VIA DELLA REPUBBLICA – VIA FLAMINIA

- 9** Fase di progettazione redatta a livello di “Studio di fattibilità”

SVINCOLO SULLA S.S. 16 – S.S. 72 COLLEGAMENTO VIA EUTERPE VIA DELLA REPUBBLICA

- 10** Fase di progettazione redatta a livello di “Progetto definitivo conclusa la procedura di verifica ambientale”

VIABILITA' INTERNA COMPARTO COMPRESO TRA S.S. 16, S.S. 72, A14 E VIA GROTTA ROSSA

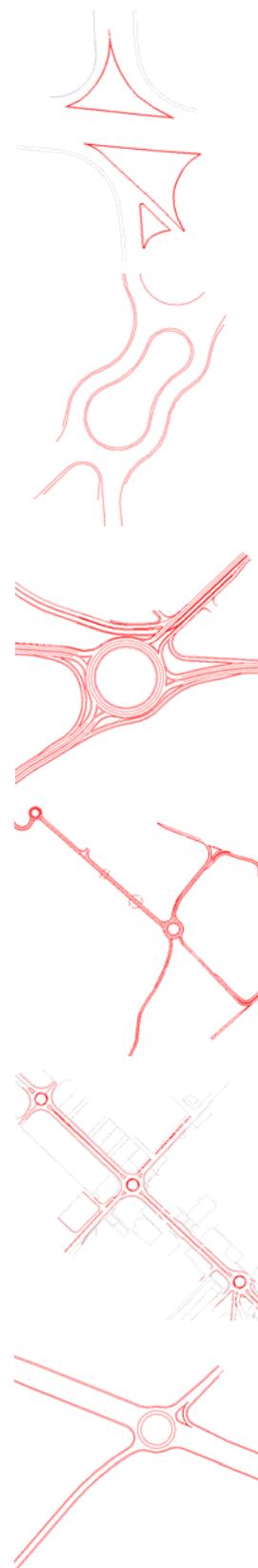
- 11** Fase di progettazione redatta a livello di “Progetto preliminare”

ROTATORIE SU VIA EUTERPE – VIA PANZINI – VIA ACQUARIO

- 12** Opere già completate

SVINCOLO VIA DELLA FIERA

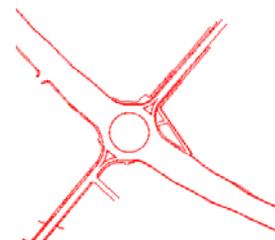
- 13** Fase di progettazione redatta a livello di “Progetto preliminare” (Aggiornare con progetto Autostrade)





SVINCOLO VIA COVIGNANO

- 14** Fase di progettazione redatta a livello di "Progetto definitivo conclusa la procedura di verifica ambientale"
(Aggiornare con progetto Autostrade)



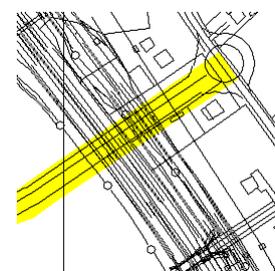
SVINCOLO S.S. 16 ZONA PADULLI E VIA DI MEZZO

- 15** Fase di progettazione redatta a livello di "Studio di fattibilità"



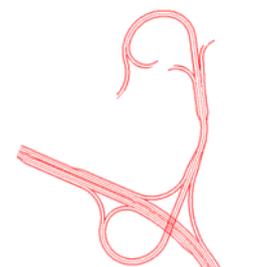
SOVRAPPASSO DELLA NUOVA S.S. 16 E A14 "RIMINI SUD"

- 16** Fase di progettazione redatta a livello di "Studio di fattibilità"
Aggiornare con progetto Autostrade)
Propos. l Comune di Rimini al nuovo tracciato della S.S. 16



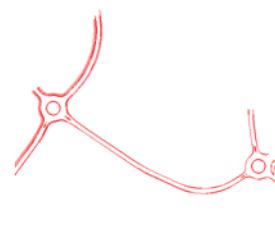
SVINCOLO SULLA NUOVA S.S. 16 "RIMINI SUD"

- 17** Fase di progettazione redatta a livello di "Studio di fattibilità"
Proposta del Comune di Rimini al nuovo tracciato della S.S. 16
(Aggiornare con progetto nuova statale 16)



BRETELLA DI COLLEGAMENTO S.P. CORIANO S.P. MONTESCUDO

- 18** Fase di progettazione redatta a livello di "Progetto esecutivo"



ROTATORIA SU VIA MARECCHIESE – S.S. 16 "ADRIATICA"

- 19** Opera già completata

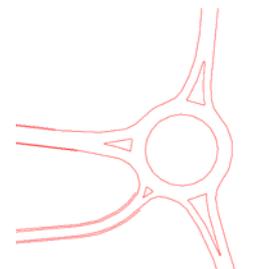




**ROTATORIA INTERSEZIONE S.S. 9
“EMILIA” - S.S. 16 “ADRIATICA”**

20

*Fase di progettazione redatta a livello di “Progetto definitivo”
un tratto in fase esecutiva*



**VIABILITA' ZONA VISERBA MONTE –
NUOVA FIERA – CELLE – NUOVA
DARSENA**

21

*Fase di progettazione redatta a livello di “Progetto
preliminare”*



**SVINCOLO S.S. 16 “ADRIATICA” -
INGRESSO NUOVA FIERA DI RIMINI**

22

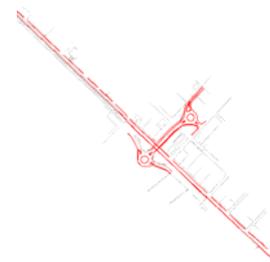
Opera già completata



**VIABILITA' VISERBELLA, VISERBA –
VIA DIREDAUA**

23

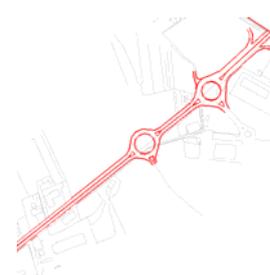
Fase di progettazione redatta a livello di “Studio di fattibilità”



**ADEGUAMENTO VIA SAN MARTINO IN
RIPAROTTA**

24

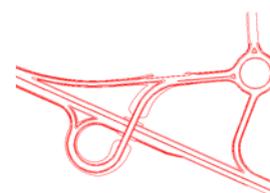
Opera già completata



**SVINCOLO S.S. 9 “EMILIA” INGRESSO
NUOVA FIERA DI RIMINI**

25

Opera già completata

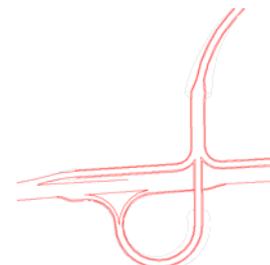




SVINCOLO S.S. 9 "EMILIA" - VIA SAN MARTINO IN RIPAROTTA

26

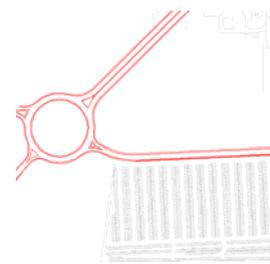
Opera già completata



INGRESSO NUOVA FIERA LATO OVEST

27

Opera già completata



SOTTOPASSO FERROVIARIO

28

Opera già completata



NUOVO PONTE SU VIA COLETTI

29

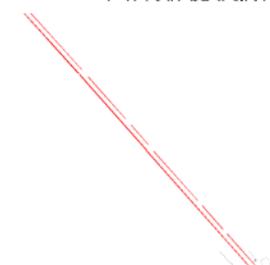
Fase di progettazione redatta a livello di "Progetto preliminare" - reperire progetti -



VIABILITA' TORRE PEDRERA – VIA DIREDAUA

30

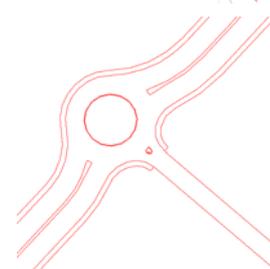
Opera già completata



VIABILITA' TORRE PEDRERA – VIA APOLLONIA

31

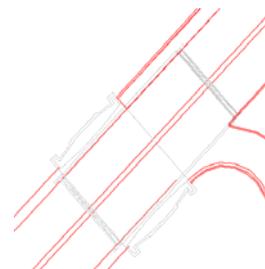
Fase di progettazione redatta a livello di "Studio di fattibilità" verificare la numerazione (forse 23) ed anche il progetto totale





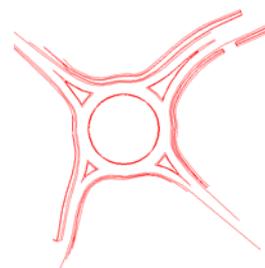
32 **ABBASSAMENTO PIANO VIABILE
SOTTOPASSO FF.SS. VIA TOLEMAIDE H
netta = 5.3m.**

Opera già completata



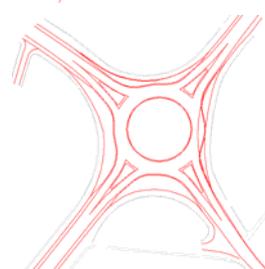
33 **ROTATORIA INTERSEZIONE S.S. 16
“ADRIATICA” - VIA TOLEMAIDE**

Opera già completata



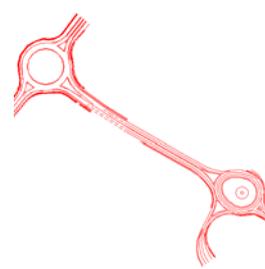
34 **ROTATORIA VIA TOLEMAIDE – VIA
ORSOLETO – INGRESSO A14 “RIMINI
NORD”**

Opera già completata



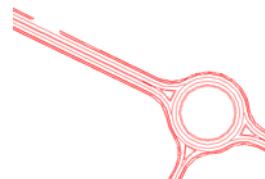
VIABILITA' C.A.A.R.

35 *Opera già completata*



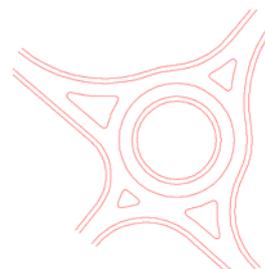
VIABILITA' C.A.A.R.

36 *Fase di progettazione redatta a livello di “Progetto definitivo”*



**ROTATORIA SU VIA TOLEMAIDE – VIA
VECCHIA EMILIA**

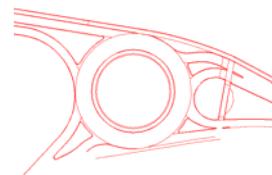
37 *Progetto e realizzazione a carico – per convenzione – del
Comune di Santarcangelo di Romagna*





ADEGUAMENTO VIABILITA' S.VITO

38 *Opera già completata*



SVINCOLO NUOVA S.S. 16 – S.S. 9 (VIA EMILIA)

39 *Fase di progettazione redatta a livello di “Studio di fattibilità”
Proposta del Comune di Rimini al nuovo tracciato della S.S. 16*



SVINCOLO NUOVA S.S. 16 “ADRIATICA” - S.P. 258 “MARECCHIESE”

40 *Fase di progettazione redatta a livello di “Studio di fattibilità”
Proposta del Comune di Rimini al nuovo tracciato della S.S. 16*



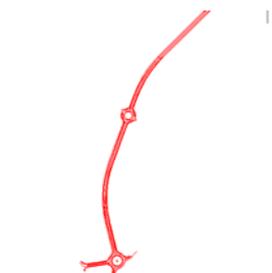
NUOVA VIABILITA' CORPOLO'

41 *Primo stralcio opera già completata*



NUOVA VIABILITA' CORPOLO'

42 *Secondo stralcio fase di progettazione redatta a livello di
“Progetto esecutivo”*



STRADA DI FONDO VALLE R.S.M.

43 *- Reperire progetto -*





VIA ITALIA

44

Sottopasso con s.s. 9 – progettazione preliminare -





5 Completamento della rete stradale

Già dal Luglio 2007 in occasione della giornata di studi sulla mobilità sono state presentate le 9 proposte di completamento della rete in seguito elencate:

PROPOSTE DI COLLEGAMENTO DELLA RETE	
1	COLLEGAMENTO S.P. CORIANO, S.P. MONTESCUDO E S.S. 72 R.S.M
2	COLLEGAMENTO MARECCHIESE, PADULLI E STATALE 16
3	COLLEGAMENTO TRA LE VIE MARECCHIESE, TONALE, ED EMILIA VECCHIA
4	PROPOSTA DI NUOVA VIABILITA' IN LOCALITA' SANTA GIUSTINA
5	IPOSTESI DI COLLEGAMENTO TRA VIA TOLEMAIDE ED IL POLO SCOLASTICO DI VISERBA
6	IPOSTESI DI SCAVALCAMENTO DEL NODO FERROVIARIO
7	IPOSTESI DI SCAVALCAMENTO CICLO-PEDONALE DELLA S.S. 72 R.S.M.
8	COLLEGAMENTO NUOVA FIERA – MARINA CENTRO
9	COLLEGAMENTO VIA VARISCO, IPER – S.P. CORIANO

Le proposte sono state oggetto di valutazioni suggerimenti e correzioni in sede di Tavolo Permanente della Mobilità.

Nella Tavola A1 PROPOSTA DI COMPLETAMENTO DELLA RETE STRADALE sono elencati tutti i suggerimenti e le osservazioni pervenuti al T.P.M.

In seguito si è giunti alla definizione di 6 proposte di completamento della rete stradale:

1.- Collegamento S.P. Coriano, S.P. Montescudo e Strada Statale 72 RSM;

Trattasi di una nuova strada che da Via Varisco zona Gros collega la Provinciale per Coriano, attraversa l'autostrada e va ad incontrare la Provinciale per Montescudo, prosegue verso la Statale 72 Superstrada San Marino all'intersezione semaforica con Via Grotta Rossa (zona attività TOYS) ed anche in prossimità dell'area Ghigi, nella zona degli impianti sportivi ad uso della Rimini Calcio.

Tale nuova strada permetterà di intercettare tutto il traffico che dal forese attraverso le due provinciali, per Coriano e per Montescudo, sono costrette attualmente ad arrivare fino alla Statale 16 per poi uscire dalla città o prendere l'autostrada.

Con la nuova infrastruttura tutto questo traffico verrà deviato sulla Statale 72 prima del Villaggio 1^a Maggio.

2.- Collegamento Via Marecchiese, Padulli e Strada Statale 16;

Trattasi di una nuova rete di strade che ha l'obiettivo di scaricare la Via Marecchiese evitando l'ingresso e l'uscita dalla città attraverso l'attuale rotonda, per spostare il traffico in zona Paduli e in zona Stabilimenti Valentini sulla nuova rotonda programmata lungo la Statale 16 all'altezza di Via Aldo Moro.

Il collegamento in questione si sviluppa a monte dell'autostrada e parte dalla Via Marecchiese all'altezza di Vergiano-Spadarolo zona PEEP-scuole, intersezione dove sarà prevista anche la bretella di collegamento con la nuova Statale 16.

Dalla Via Marecchiese intercederà successivamente Via Montecavallo, Via Pradese fino a Via Montese che verrà potenziata come capacità.

Da Via Montese proseguirà il tragitto fino a Via Santa Cristina anch'essa da potenziare in





direzione Rimini per arrivare all'attraversamento dell'autostrada in zona Paduli e in prossimità della zona Stabilimenti Valentini.

3.- Collegamento tra le Vie Marecchiese, Tonale ed Emilia Vecchia;

Trattasi del collegamento già presentato alla stampa come soluzione per la pedonalizzazione del Ponte di Tiberio e si sviluppa a partire dalla Via Marecchiese sull'argine a monte del Deviatore Ausa, per arrivare ad intercettare il fiume Marecchia in zona INA CASA, nodo idraulico che verrà superato con un nuovo ponte per il collegamento con Via Tonale.

Da questa intersezione il sistema di strade si completerà con un collegamento che da Via Tonale attraverserà il Parco della Pace per andare a intercettare la Vecchia Via Emilia zona SCM.

4.- Nuova viabilità in località Santa Giustina;

Trattasi di nuova strada che dovrebbe svolgere la funzione di circonvallazione dell'intero edificato di Santa Giustina. E' prevista l'intersezione con la Statale 9 in prossimità della zona Cimitero e attraverso un tragitto lungo la campagna andrà ad intercettare Via Carpinello, permettendo in questo modo di risolvere anche l'ingresso e l'uscita dei mezzi del nuovo Depuratore di Santa Giustina.

Infine proseguirà il proprio tragitto fino al confine con il territorio del Comune di Santarcangelo per innestarsi nella nuova Strada di Gronda.

In questo modo si potrà impedire l'attraversamento dell'agglomerato urbano di Santa Giustina dei mezzi pesanti.

5.- Collegamento via Tolemaide ed il Polo Scolastico di Riserba;

Trattasi di un nuovo collegamento tra Via Foglino e Via Grazia Verenin per il collegamento funzionale delle nuove aree edificate o in fase di espansione.

6.- Collegamento Deviatore Marecchia zona Rivabella, Via Monfalcone. fino a via Roma;

Trattasi di una infrastruttura che ha l'obiettivo di trovare una alternativa alle problematiche di congestione di Via Coletti.

Dopo il Ponte di Via Coletti sul Deviatore Marecchia, zona chiesa, la nuova strada percorrerà parallelamente alla ferrovia per collegare il nuovo polo scolastico e gli impianti sportivi all'altezza dell'intersezione Via Coletti/Via Sforza per arrivare al porto canale da scavalcare con un ponte adiacente al ponte ferroviario in acciaio.

Il tragitto proseguirà fino al retro della stazione per creare i vari collegamenti con marina centro e il centro città.

L'Amministrazione inoltre avvierà una trattativa con le Ferrovie dello Stato per poter, costruendo un nuovo ponte, prolungare questa nuova infrastruttura fino alla nuova viabilità di Rimini Nord ed evitare così il transito sul ponte di Via Coletti, del quale comunque è già stata programmata la ristrutturazione.

Tale soluzione integrale potrà permettere anche un notevole miglioramento del traffico che in uscita dai nuovi padiglioni durante gli eventi fieristici, si muovono per raggiungere gli alberghi di marina centro.

Infine l'Amministrazione ha stabilito di collegare Via Monfalcone con Via Roma, attraversando la linea ferroviaria, con una infrastruttura da dedicare alla mobilità lenta per il collegamento Stazione Ferroviaria-Nuovo Palacongressi



6 Proposta di classificazione della rete stradale secondo i criteri della funzionalità

Uno dei primi obiettivi ed allo stesso tempo un impegno assunto nelle "Linee Guida per la redazione del Piano Urbano del Traffico" come già anticipato in premessa è la schematizzazione del sistema globale delle infrastrutture stradali comunali, in un insieme integrato di reti distinte, ciascuna delle quali costituita da un insieme di elementi archi stradali collegate ad un sistema di interconnessioni, nodi.

In considerazione di ciò e della necessità di una classificazione funzionale delle strade, prevista dal Codice della Strada, si è ritenuto indispensabile eseguire una valutazione complessiva delle reti stradali a cui le singole strade possono appartenere e definire per tali reti un preciso rapporto gerarchico basato sull'individuazione della funzione assoluta della rete nel contesto territoriale e nell'ambito del sistema globale delle infrastrutture.

Sono stati individuati alcuni criteri anche ai sensi del D.M. 5.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, che caratterizzano la rete stradale dal punto di vista funzionale e che consentono di catalogare la rete in una classe precisa.

- 1-TIPO DI MOVIMENTO SERVITO di transito, di distribuzione, di distribuzione e di accesso.
- 2-ENTITA' DELLO SPOSTAMENTO ovvero la distanza mediamente percorsa dai veicoli.
- 3-FUNZIONE ASSUNTA NEL CONTESTO, nazionale, interregionale, provinciale e locale.
- 4-COMPONENTI DI TRAFFICO veicoli leggeri, veicoli pesanti, motoveicoli, pedoni ecc.

Con rispetto di quanto previsto dal Codice in riferimento alla classificazione funzionale delle strade ed in considerazione dei quattro fattori precedentemente elencati si sono individuati quattro livelli qualitativi di rete ai quali sono attribuibili le funzioni descritte nella seguente tabella.

TAVOLO PERMANENTE DELLA MOBILITA'		
RETE	STRADE CORRISPONDENTI SECONDO CODICE	
	IN AMBITO URBANO	IN AMBITO EXTRAURBANO
a - RETE PRIMARIA DI TRANSITO E/O SCORRIMENTO	AUTOSTRADE EXTRAURBANE PRINCIPALI	URBANE DI SCORRIMENTO
b - RETE PRINCIPALE DI DISTRIBUZIONE	EXTRAURBANE PRINCIPALI	URBANE DI SCORRIMENTO
c - RETE SECONDARIA DI PENETRAZIONE	EXTRAURBANE SECONDARIE	URBANE DI QUARTIERE
d - RETE LOCALE DI ACCESSO	LOCALI EXTRAURBANE	LOCALI URBANE





Vi è da precisare che la tabella discende dalle indicazioni del già citato D.M:5.11.2001 che non è cogente per ciò che riguarda la classifica funzionale delle strade esistenti, per le quali l'unico strumento in vigore è definito dal Codice della Strada, ai sensi del D.M. 22.4.2004

"Modifica del Decreto 5.11.2001 recante norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade". In via di principio, le indicazioni del D.M:5.11.2001 restano tuttavia una valida risorsa di consiglio.

Per il buon funzionamento del sistema globale è necessaria una chiara attribuzione di funzioni alle singole reti ed un precisa individuazione delle funzioni principali per ogni arco stradale; in tal modo è possibile ottenere una classificazione univoca per ogni arco della rete.

