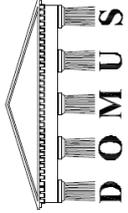


PROGETTO: PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO PARCO OVEST	REVISIONE 00	OGGETTO DI AGGIORNAMENTO prima emissione	DATA 02.06.2017	DISEGN. CFe	CONTROLLO CP
OGGETTO: VARIANTE 01					

ELABORATO: VERIFICA CONGRUENZA PIANO URBANO DEL TRAFFICO	COMUNE DI: BERGAMO (BG)	COMMESSA 130	2007
TAVOLA: PUT	COMMITTENTE: PARCO OVEST S.R.L.	STATO AVANZAMENTO PD	REV. 00

130_007_Variante 2017_CARTIGLI_00

PROGETTISTA

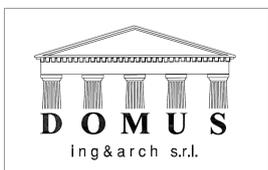


Seriate (Bg) via Pastrengo n°1/c
tel. 035/30.39.04 - fax. 035/066.2363
e-mail: info@domusing&arch.com
web: www.studiodomus.net

iscritta al Casellario delle società
di Ingegneria e professionisti - AVCP

IL DIRETTORE TECNICO:

I PROGETTISTI SI RISERVANO LA PROPRIETA' INTELLETTUALE DEL PRESENTE DISEGNO. AI SENSI DELLA LEGGE 22/4/1941 NR. 633.



DOMUS ing&arch s.r.l.



130_07_pii_var1_PUT_00 - compatibilità traffico

allegato “PUT”

OGGETTO: **Verifica di congruenza con il Piano
Urbano del Traffico**

Variante 1 al Programma Integrato d'Intervento “Parco Ovest” di via Valmarina – IU5
(ex Progetto Norma PN 21: UMI 1 – UMI 7).

PROPONENTE:

✓ **PARCO OVEST S.R.L.**

PROPRIETÀ:

✓ **PARCO OVEST S.R.L.**

✓ **COMUNE DI BERGAMO**

VERIFICA DI COERENZA CON IL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

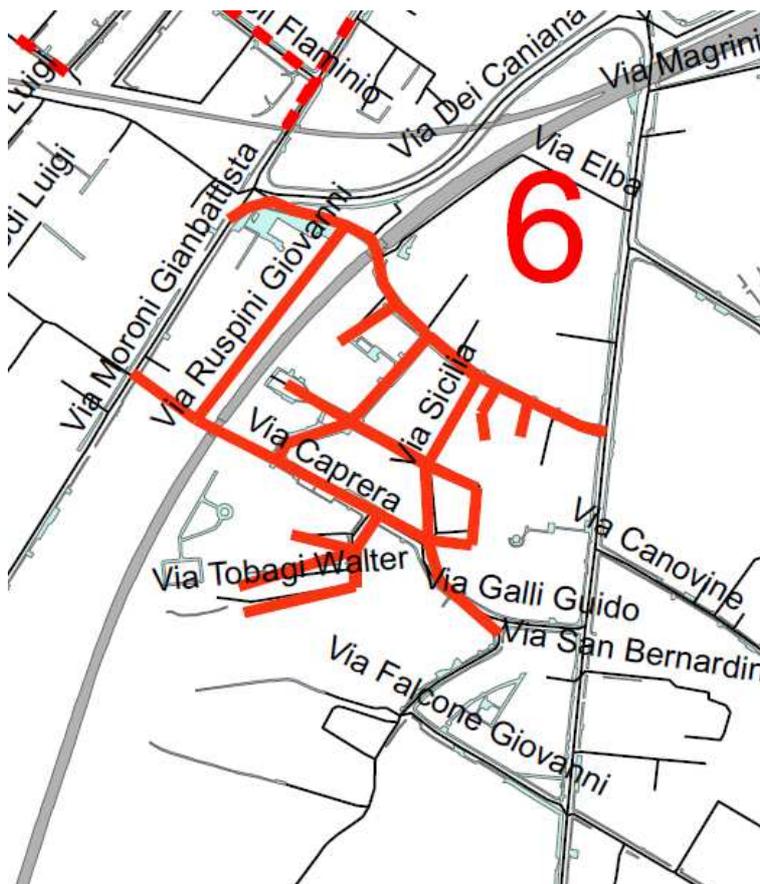
Il Comune di Bergamo è dotato di PUT approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 150 del 07.10.2013, sulla cui base viene condotta la presente verifica di coerenza.

Condizioni di mobilità

La via San Bernardino e la Circonvallazione Pompiniano, che conducono alla zona oggetto del presente ambito, rappresentano arterie viarie di rilevante importanza nella programmazione urbanistica-viaria del sistema cittadino. La Circonvallazione, che in questo tratto diventa anche Asse Interurbano di collegamento est-ovest del territorio provinciale, ha un'importanza strategica per i flussi cittadini e provinciali. Trattandosi di strada a scorrimento veloce (cat. B del CdS) la previsione di formazione della sola diramazione in uscita verso il quartiere, per altro in posizione di non interferenza con il traffico di scorrimento in quanto posizionata in corrispondenza della corsia di raccordo con la via San Bernardino, non determina alterazione significativa del sistema viabilistico e ne risulta quindi compatibile.

L'istituzione del doppio senso di marcia sulla nuova strada di PII via Valmarina, consente inoltre di garantire la possibilità di accedere al quartiere direttamente dalla via San Bernardino senza dover necessariamente accedere dalla Circonvallazione (come è invece nelle previsioni del PII vigente). Il nuovo sistema viabilistico consente quindi di migliorare l'accessibilità al quartiere evitando di gravare sulla Circonvallazione con tutto il nuovo traffico indotto.

Il vigente PUT prevede inoltre l'istituzione di una "zona 30 – n. 6 San Tomaso Dè Calvi" che, dalla via W. Tobagi e via G. Galli potrà essere estesa anche al nuovo quartiere residenziale attraverso il collegamento con via G. Falcone.

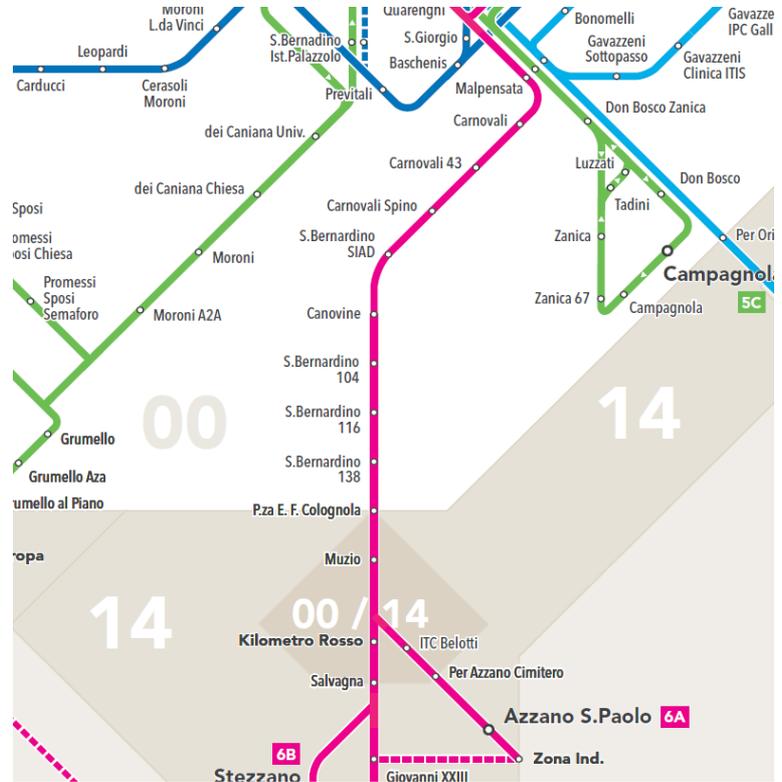


Traffico veicolare indotto dalla trasformazione

La modifica comporterà un incremento del traffico veicolare nel quartiere di riferimento. Si ritiene che tale incremento non rappresenti un carico non sopportabile dal sistema viabilistico già esistente.

Offerta di trasporto pubblico

La zona è servita dalla linea di trasporto urbano ATB n. 6, che collega il centro cittadino con il quartiere di Colognola. Con la linea di trasporto pubblico ATB è possibile raggiungere facilmente anche tutte le altre infrastrutture di trasporto pubblico quali la stazione autolinee, la stazione ferroviaria e l'aeroporto cittadino.



Parcheggi

La proposta del PII propone in modo più articolato e funzionale, la realizzazione di parcheggi disposti nelle immediate vicinanze dei punti di accesso al nuovo quartiere e alle strutture servite con una distribuzione più omogenea e capillare. Ciò consente anche di raggiungere immediatamente le aree di sosta e ridurre i tempi di transito dei veicoli per la ricerca di un parcheggio, con notevoli benefici sul sistema mobilità e traffico.

La previsione del PII vigente di realizzazione di un unico grande parcheggio interrato risulta sicuramente poco funzionale ed estremamente penalizzante con il conseguente rischio di sosta selvaggia sulle poche aree destinate alla viabilità di superficie.



planimetria del PII vigente con la totale assenza di parcheggi di superficie



planimetria parcheggi interrati del PII

Con la presente variante, le nuove edificazioni sono tutte servite da viabilità di superficie con la propria dotazione di aree a parcheggio pubblico.

I parcheggi di superficie risultano altresì accessibili anche a favore dei fruitori del parco comunale Parco Ovest che qui verrà realizzato.

L'area d'intervento ricade altresì all'esterno della "Zona di particolare rilevanza urbanistica", per come individuata nel vigente PUT, nelle quali è possibile regolamentare la durata della sosta, senza l'obbligo di riservare nella stessa zona o nelle immediate vicinanze un adeguato numero di posti non regolamentati. In tale area è inoltre possibile riservare spazi di sosta per i veicoli privati dei soli residenti, a titolo gratuito o oneroso.



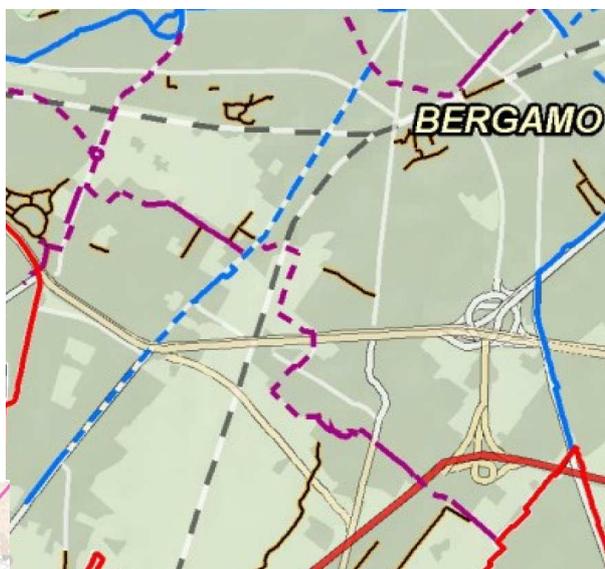
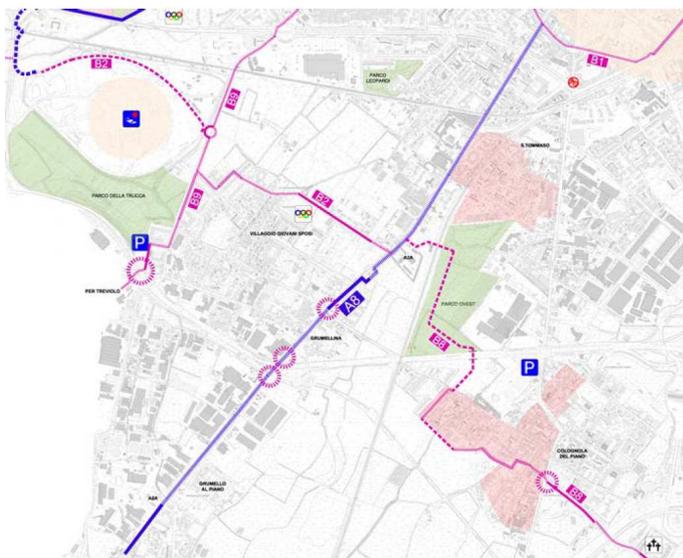
Zona di particolare rilevanza urbanistica

Mobilità ciclabile

Il progetto di PII prevede la realizzazione di una serie di percorsi ciclo-pedonali che attraversano il nuovo quartiere e il nuovo parco urbano e consentono il collegamento con il quartiere San Tomaso Dè Calvi.

Ulteriormente, il progetto prevede la realizzazione di un ponte ciclo-pedonale a scavalco della circonvallazione per collegarsi alla pista ciclabile di connessione con il quartiere Colognola.

Nel Piano Urbano del Traffico si prevede che la pista ciclabile di attraversamento del parco ovest costituisca



una diramazione del sistema di collegamento ciclabile “centro città – Grumello”.

Il sistema ciclabile in progetto consente di mettere in comunicazione il quartiere di Colognola con il quartiere San Tomaso Dè Calvi e con il nuovo Ospedale Papa Giovanni XXIII.

Conclusioni

La localizzazione dell’insediamento e il sistema viabilistico di progetto si conferma quindi sicuramente congruente e compatibile con il Piano Urbano del Traffico comunale.