

1.2. Analisi della offerta di trasporto

1.2.1. Regolazione della circolazione

Nelle tavole 7 e 8 sono riportati gli elementi principali dell'attuale sistema di regolazione della circolazione: sensi unici, semafori, rotatorie e principali obblighi di precedenza.

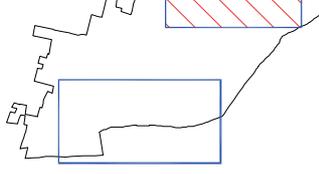
I nodi principali tra la gli assi di viabilità d'importanza sovralocale, come la via Giardini, l'Estense, la radici in Piano, sono regolati con semafori; dove è stato possibile il semaforo è stato sostituito con rotatorie, e in alcuni casi è prevista tale sostituzione (a Ubersetto, sulla citata Estense, sulla Giardini in centro) sia da parte del Comune che da parte della Provincia.

Molte rotatorie sono state realizzate negli ultimi anni sulla viabilità di distribuzione locale, via Donati, via Quattro Passi, etc. Altre rotatorie sono previste, come sulla Ghiarola, soprattutto in funzione di un miglioramento della sicurezza e moderazione delle velocità.

Lo schema delle precedenze è sostanzialmente corrispondente alla gerarchia d'uso delle strade analizzata in precedenza (tavola 2).

Schemi di circolazione a sensi unici interessano infine alcune strade e comparti urbani, tra cui il più significativo è quello che interessa il centro storico (via Trento e Trieste, Fermi, S.Francesco, e le strette vie a est del castello).

-  Sens
-  Strad
-  Incro
-  Rotat
-  Stop

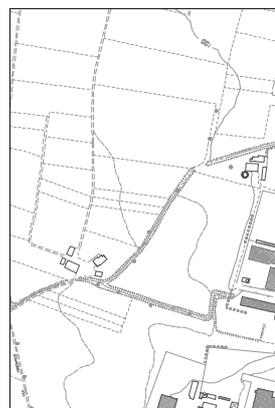
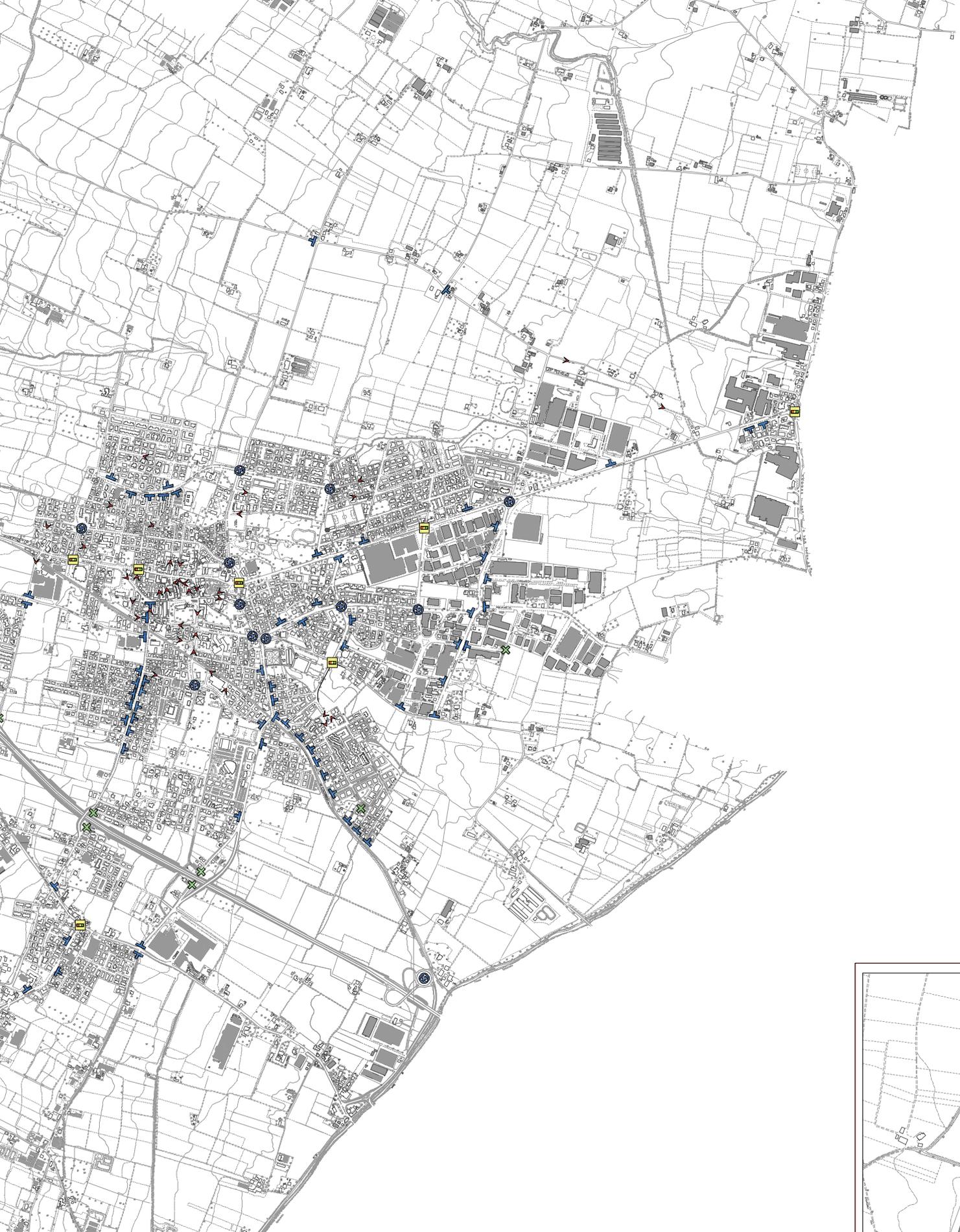


Comune
Provi

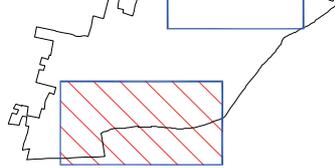
PIANO URBANO

RAPPORTO

Tav. n°
5 a



- Sen 
- Stra 
- Incr 
- Rota 
- Stop 

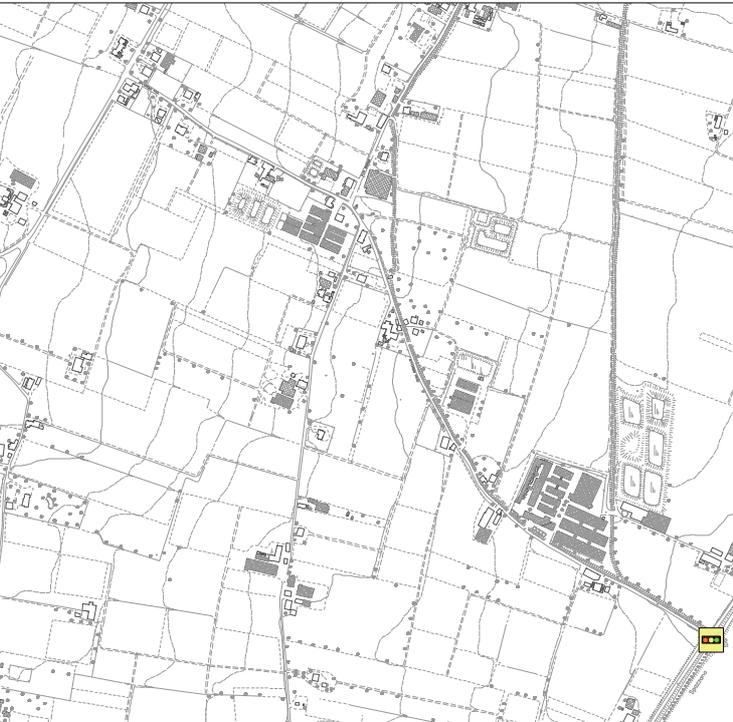
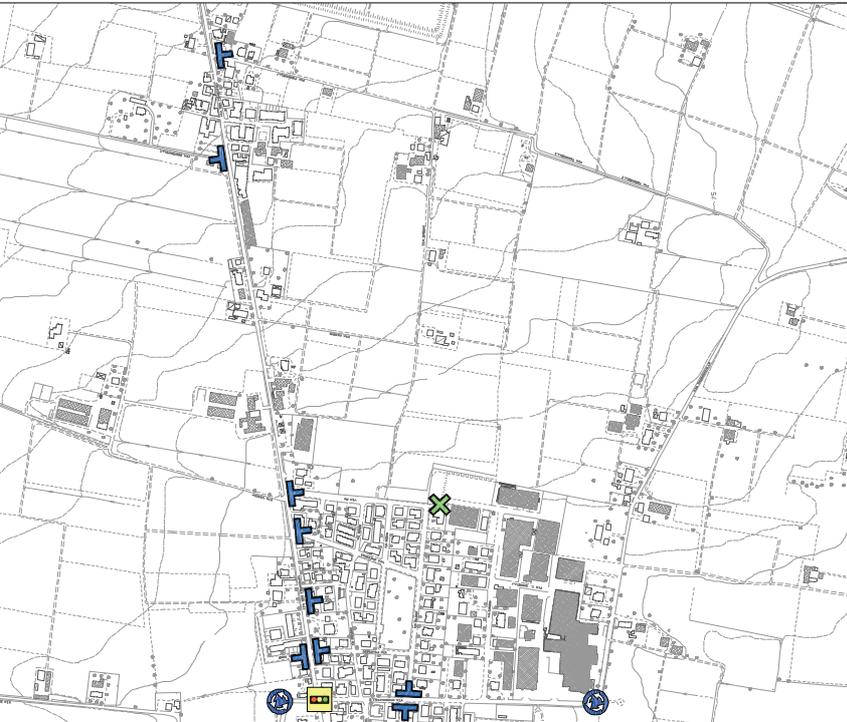
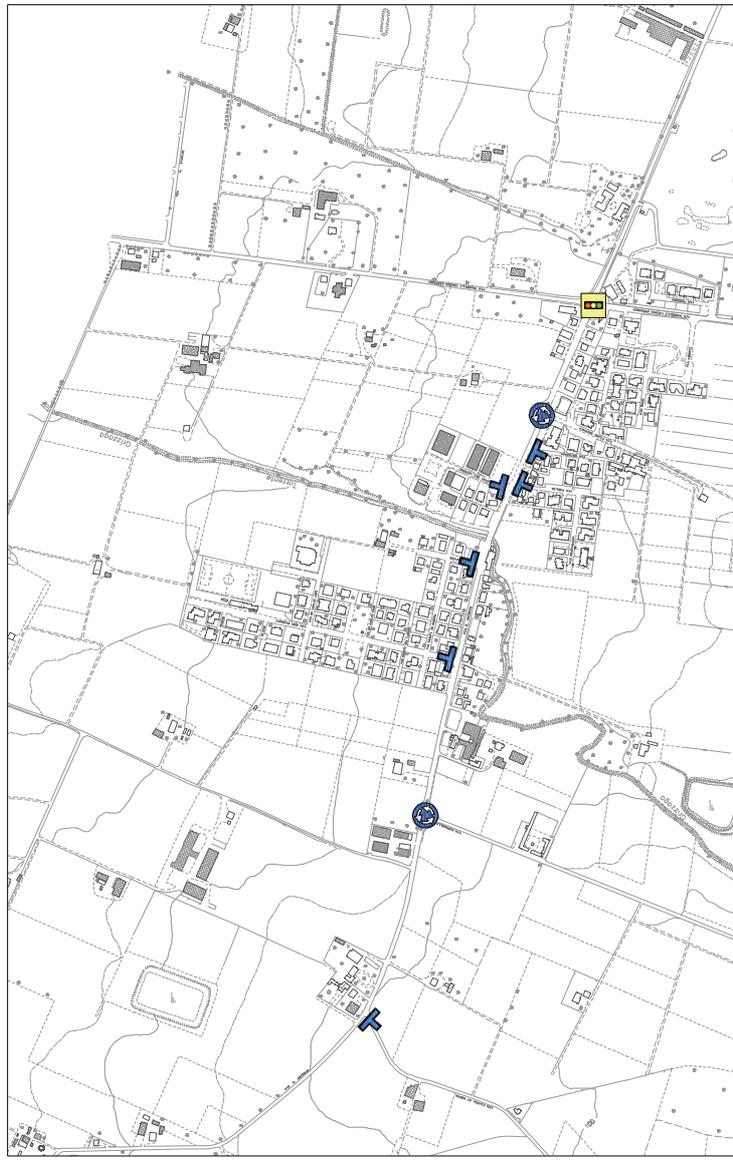


Comune
Provincia

PIANO URBANO

RAPPORTO

Tav. n°
5 b



1.2.2. Offerta di sosta

Il rilievo dell'offerta e della domanda di sosta è stato effettuato nell'area centrale di Formigine, quindi nel comparto urbano di maggior pressione della domanda costituita dalla fascia territoriale centrale compresa fra via Mazzini a est, via Sassuolo a sud, viale dello sport e via Ghiselli a ovest (l'area è indicata nella figura sottostante).

La scelta delle aree è stata fatta in base all'attrattività rispetto ai poli di interesse urbano:

- l'area 1 è tutta l'area del centro storico;
- l'area 2 riguarda una zona limitrofa al centro ma con una sua attrattività commerciale specifica;
- l'area 3 comprende una zona prevalentemente residenziale ma sufficientemente vicina al centro da poter essere considerata un bacino di sosta a servizio del centro storico;
- l'area 4 contiene in se attrattori di servizi pubblici quali le scuole;
- l'area 5 è molto prossima al centro storico, per quanto separata da esso dalla ferrovia.

Per quanto concerne il rilievo dell'offerta di sosta, è stato effettuato il conteggio degli stalli esistenti e delle possibilità di sosta su strada.

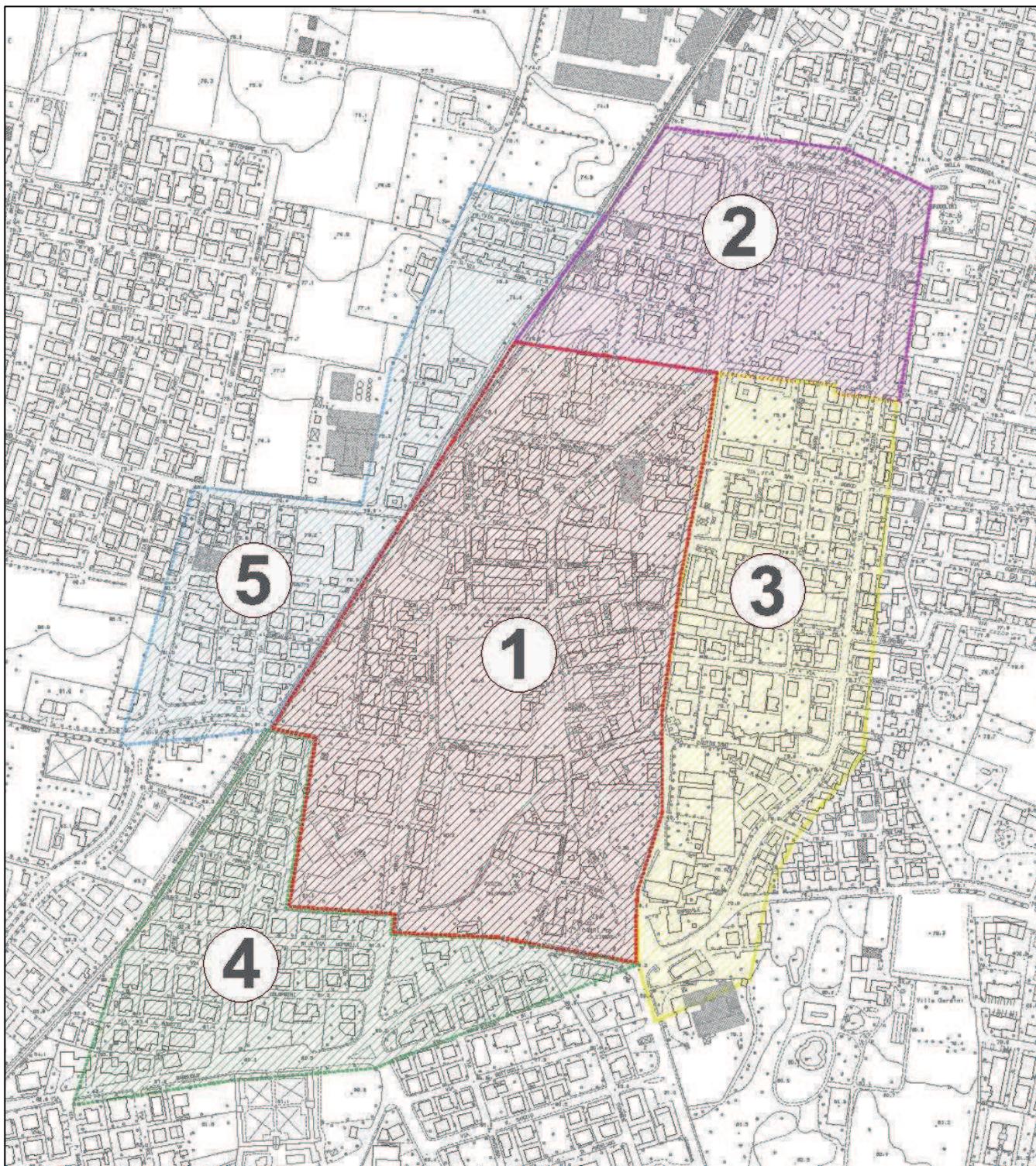
Il rilievo dell'offerta di sosta ha preso in considerazione le differenti modalità di regolazione della sosta ed in particolare:

- a pagamento
- a disco
- libera
- riservata
- ammessa
- in divieto.

Al momento del rilievo non sono stati conteggiati gli stalli di sosta che si stavano creando in relazione ai lavori per la nuova sede degli uffici comunali, in un'area limitrofa alla zona 5.

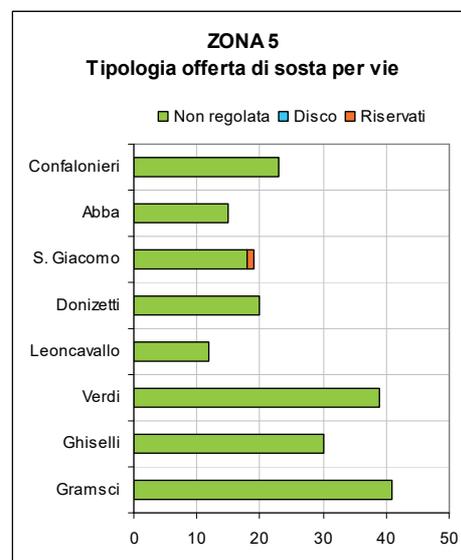
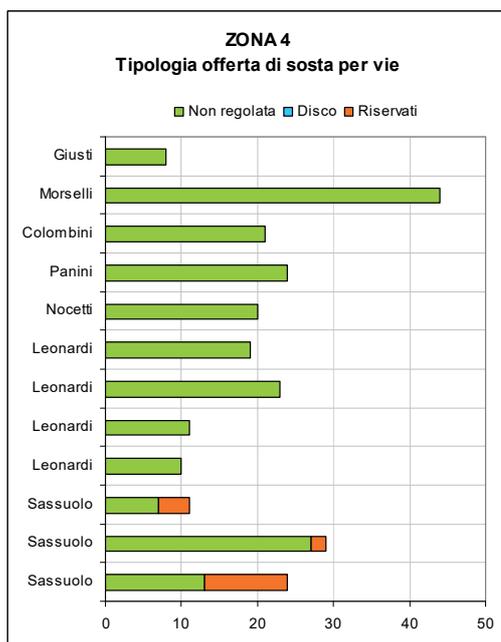
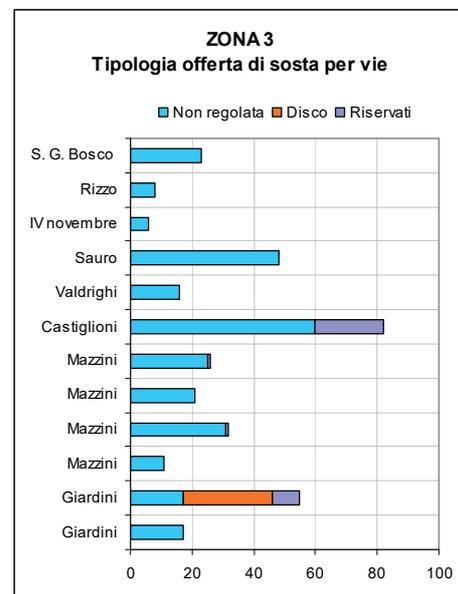
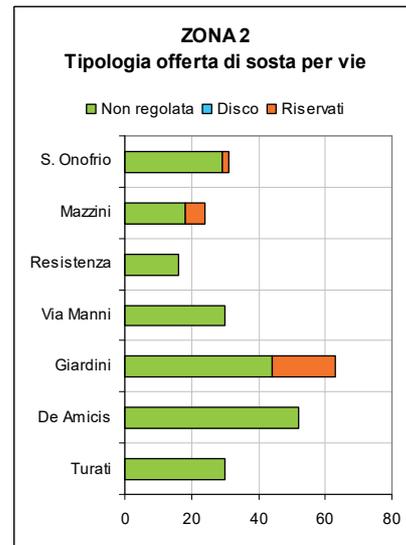
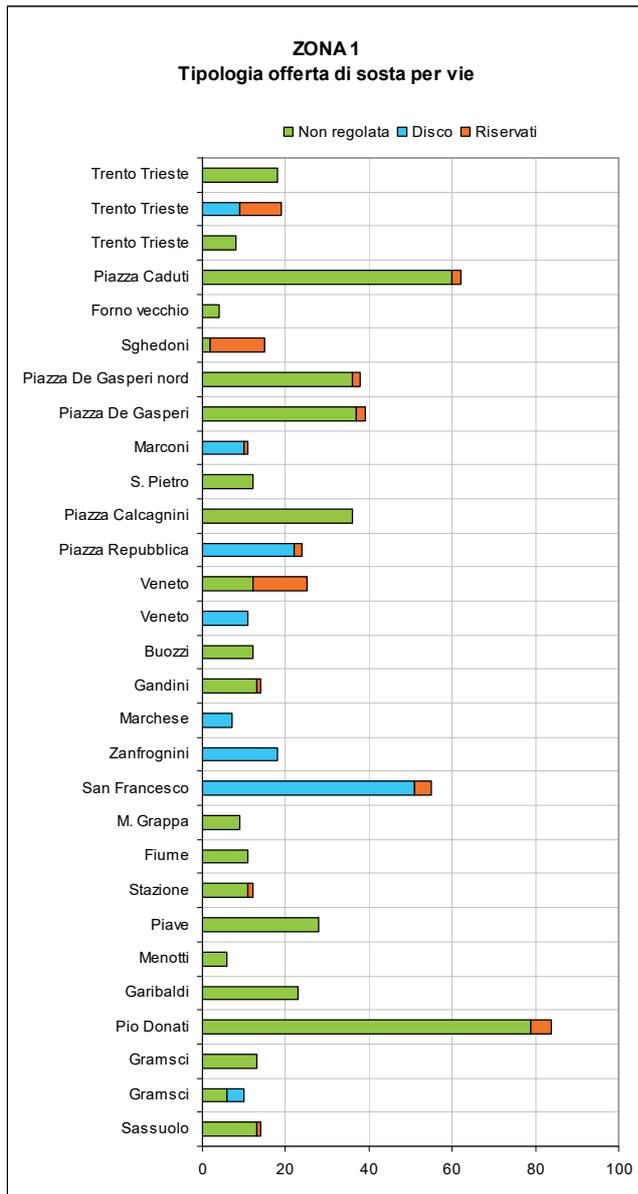
Tuttavia indicazioni sull'organizzazione possibile della sosta nel comparto urbano che interessa la nuova sede degli uffici comunali sono state fornite (a seguito anche di un completamento del rilievo dell'offerta in tale area) a seguito di un parere specifico sul tema richiesto dall'ufficio mobilità.

Nella figura seguente l'individuazione delle aree definite per il rilievo della sosta.



Nelle tabelle che seguono il confronto dell'offerta di sosta per ogni via e per ogni zona consente di avere un quadro della distribuzione della sosta.

A seguire la tavola con l'indicazione del rilievo dell'offerta di sosta.



--- A DISCO
--- RISERVA
--- RISERVA

