

### 1.2.3. Accessibilità ciclabile e pedonale del territorio

La percorribilità pedonale degli spazi pubblici non risulta essere ottimale, soprattutto dal punto di vista della continuità. Numerose sono le strade non ancora dotate di marciapiedi, anche se si tratta soprattutto di aree prevalentemente residenziali e quindi con un'interferenza limitata tra il transito dei veicoli e quello dei pedoni. In tali strade tuttavia l'interferenza principale è data dalle auto in sosta disordinata, che limitano una percorribilità pedonale che altrimenti potrebbe essere effettuata in soddisfacente sicurezza, almeno in buona parte dei casi, anche senza attrezzature dedicate.

Un altro problema riguarda il comfort e i requisiti minimi dell'accessibilità pedonale. Spesso infatti si registrano marciapiedi di larghezza non adeguata, oppure con presenza di ostacoli sia fissi, le classiche alberature che riducono lo spazio utile al transito pedonale e con la sedia a ruote, che mobili, le auto in sosta invasiva.

Il problema degli attraversamenti pedonali in sicurezza e senza barriere architettoniche è stato in molti casi risolto con la realizzazione di attraversamenti a platea rialzata. Tuttavia rimangono di difficile risoluzione alcuni nodi legati all'attraversamento in sicurezza degli assi a più forte traffico, come la via Giardini, o della ferrovia.

Sono proprio questi nodi che compromettono la mobilità pedonale, interrompendo la continuità di itinerari importanti come i collegamenti casa scuola o tra i principali attrattori.

Spesso l'esigenza di proteggere i percorsi pedonali dal traffico invasivo, soprattutto su alcune strade molto trafficate, spinge alla collocazione di elementi come le transenne o i fittoni parapedoni che se da una parte proteggono il pedone dall'altra impediscono il transito da parte di sedie a ruote o passeggini.



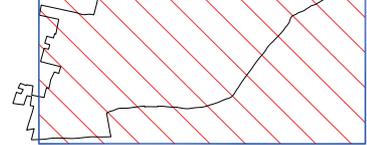
*E' evidente e condivisibile l'esigenza di riequilibrare la ripartizione degli spazi tra le diverse categorie di utenti, anche se l'esito risulta poi poco soddisfacente dal punto di vista funzionale.*



*I fittoni parapedoni su un marciapiede di larghezza insufficiente costituiscono una protezione minima per il pedone, considerato il transito elevato della strada in questione, ma impediscono la percorribilità da parte di sedie a ruote e passeggini.*

Nella tavola che segue, la rilevazione da parte dell'Ufficio Tecnico Comunale delle principali carenze di marciapiedi nelle strade comunali.

- ciclopede 
- Percors 
- Percors previsio 
- Principa segnala 
- Principa 

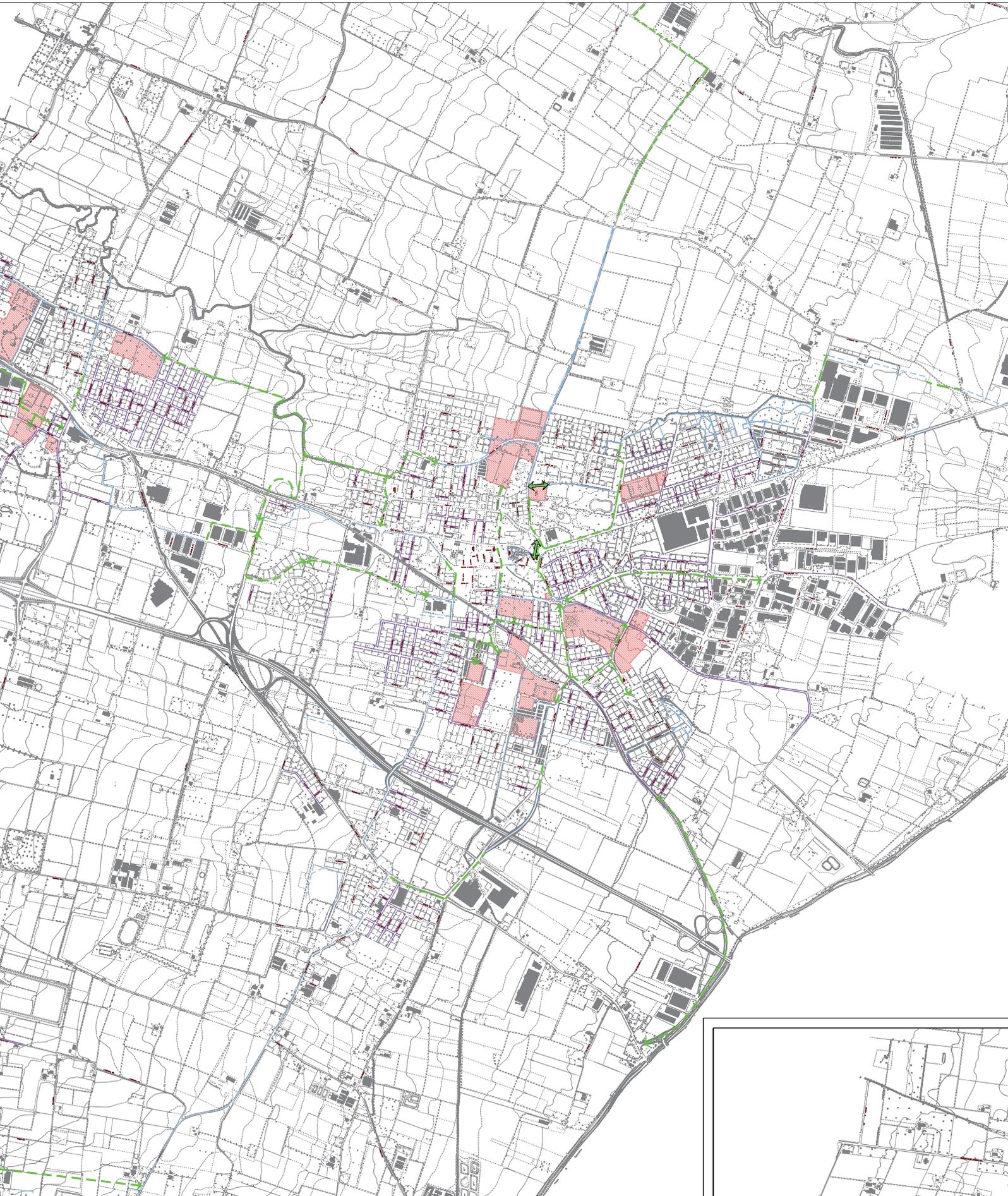


Comun  
Prov

# PIANO URBANO

## RAPPORTO

Tav. n°  
7



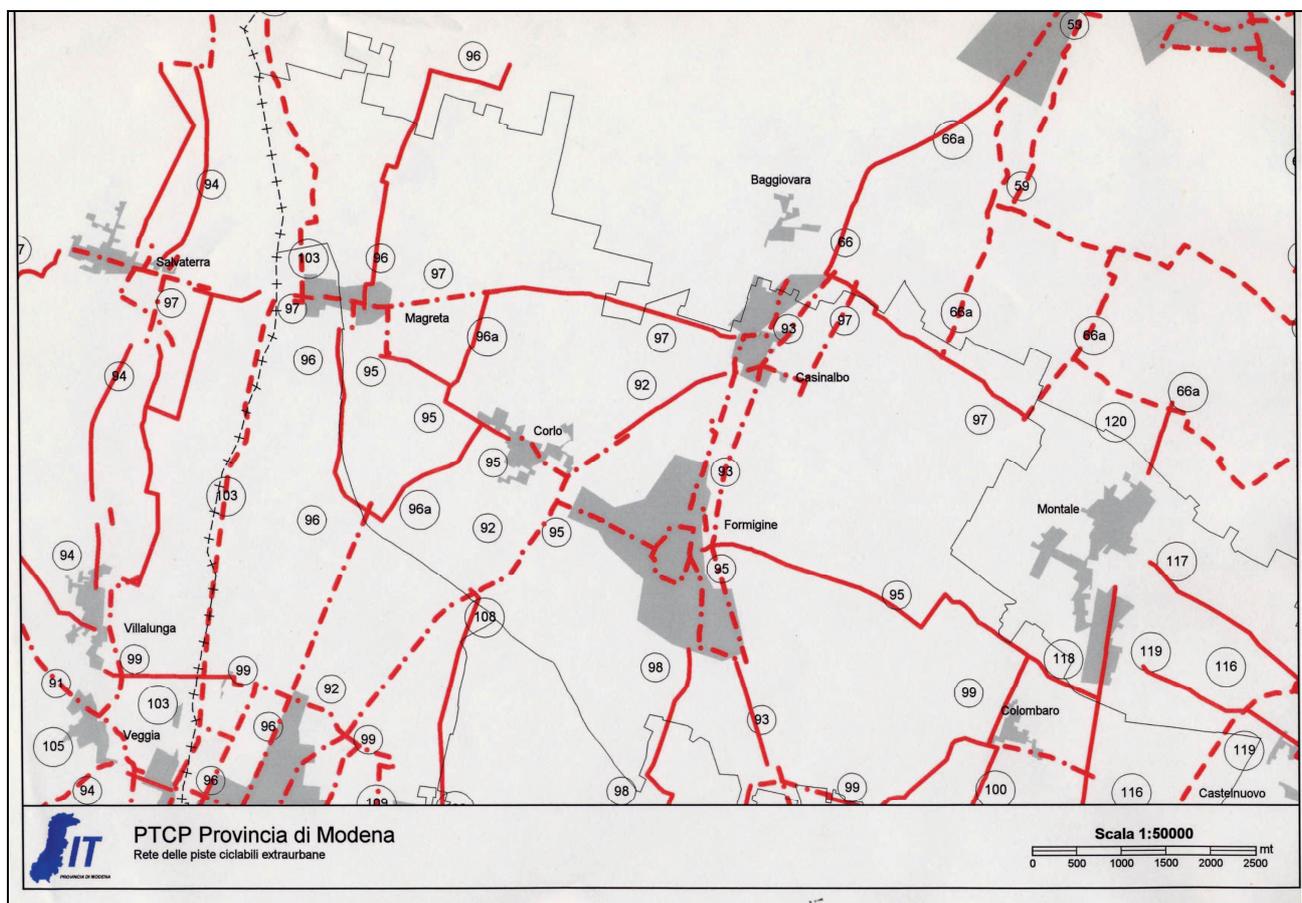
Per quanto riguarda la mobilità ciclabile si sottolinea il notevole sforzo compiuto negli ultimi anni per completare gradualmente la rete ciclabile del territorio. La tipologia dei percorsi ciclabili potrebbe comunque tendere a livelli qualitativi più alti, pur essendo sufficiente per il momento l'obiettivo della messa in sicurezza dei percorsi.

In altri termini, spesso gli itinerari ciclabili, come indicato nelle tavole seguenti su fonti degli uffici tecnici comunali, non hanno gli standard minimi necessari per raggiungere una funzionalità adeguata, pur costituendo tuttavia una rete di percorsi con minime garanzie di protezione rispetto al traffico veicolare utilizzati sia da pedoni che dalle biciclette.

Il completamento della rete ciclabile è previsto sia a seguito di interventi pubblici previsti sia in relazione al completamento di piani di lottizzazione residenziali o produttivi.

Di particolare importanza i collegamenti ciclabili tra le frazioni, per alcuni dei quali è previsto non tanto la realizzazione di ciclabili in sede propria quanto l'uso delle strade bianche, strade di campagna su cui limitare il transito dei veicoli per dedicarlo al transito delle biciclette.

Per quanto riguarda le previsioni sovracomunali, il piano provinciale delle piste ciclabili prevede una serie di percorsi non sempre definiti nel grado di fattibilità, e che tuttavia ricalcano sostanzialmente la rete ciclabile comunale realizzata o di previsione, per lo meno nelle relazioni da servire se non nei percorsi scelti per farlo (per esempio risulta di difficile realizzazione una ciclabile sull'intero corso della via Giardini, mentre per le relazioni nord-sud è più efficace la previsione comunale che prevede due itinerari ad est della Giardini, utilizzando in parte tracciati in campagna, e ad ovest della ferrovia).



Nelle tavole seguenti l'indicazione delle piste ciclabili secondo il quadro programmatico dell'Ufficio Tecnico Comunale.

PERCO  
IN FAS  
(LLPP)  
PERCO  
IN PRO  
PERCO  
ALLO S  
PERCO  
PREVI  
PARTI



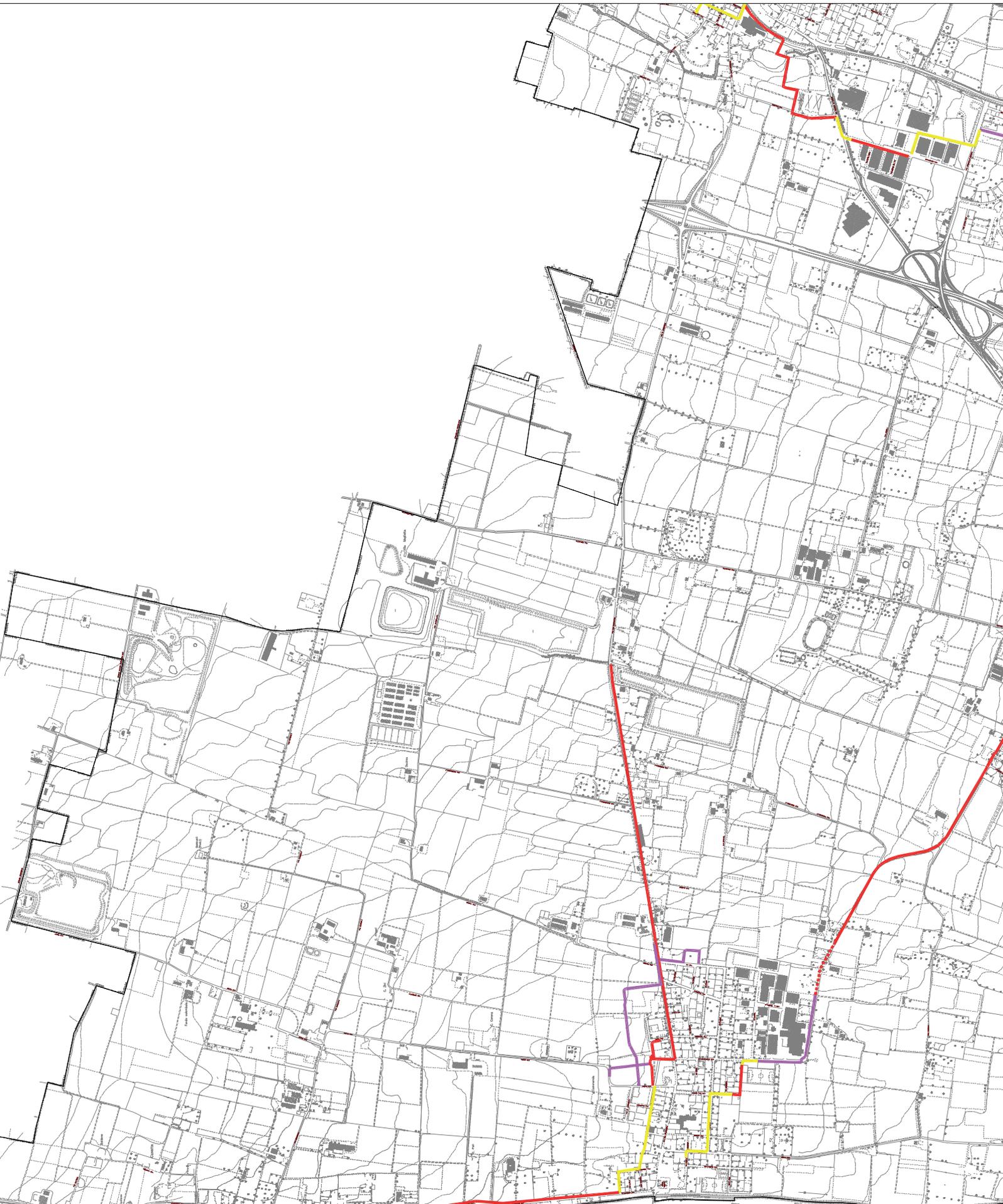
Comune  
Prov

# PIANO URBANO

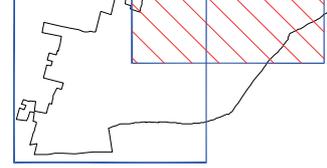
## RAPPORTO

Tav. n°  
**8 a**

Stato di fatto



ESISTE  
PERCO  
IN FAS  
(LLPP)  
PERCO  
IN PRO  
PERCO  
ALLO S  
PERCO  
PREVIS  
PARTIC



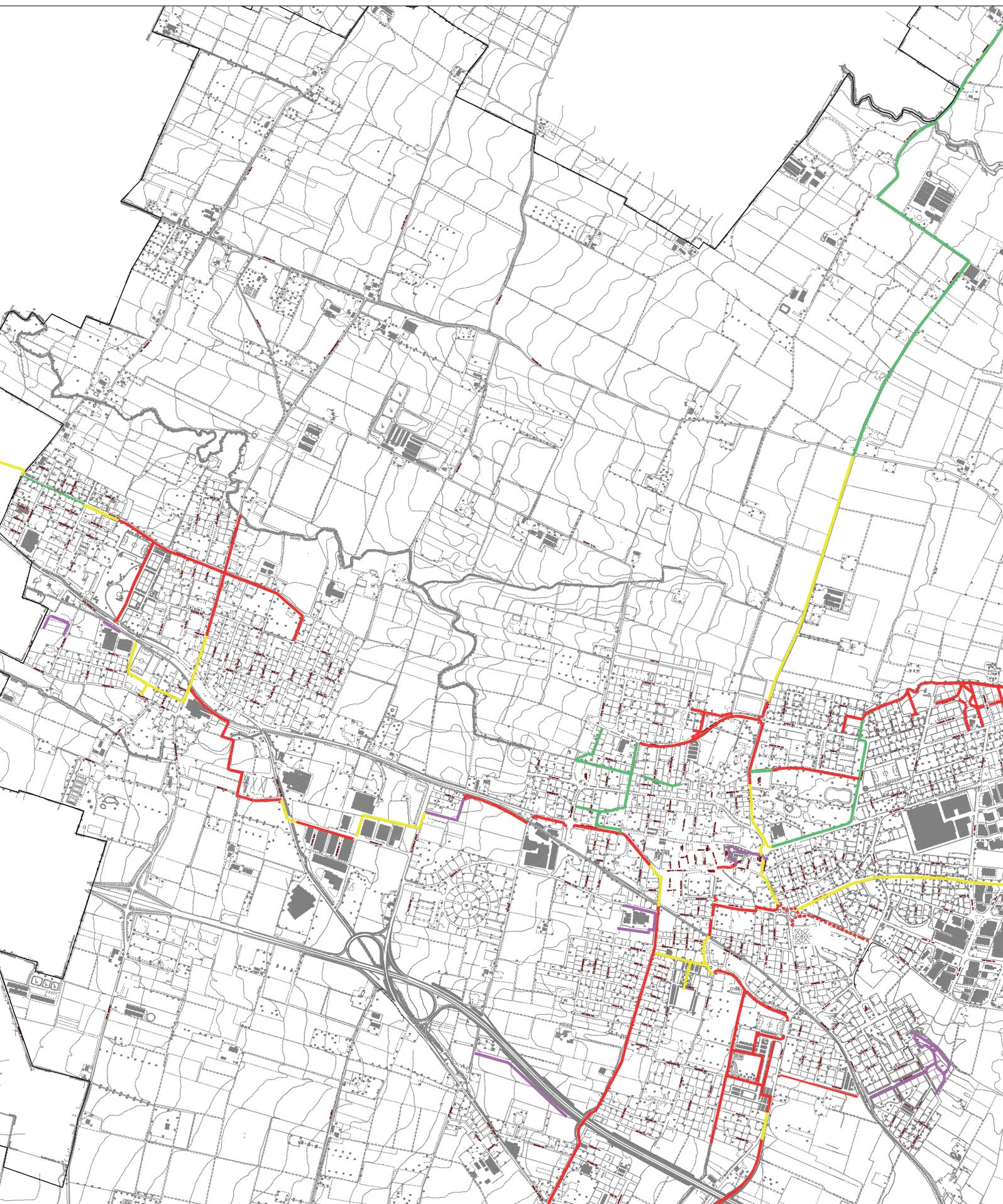
Comune  
Prov.

# PIANO URBA

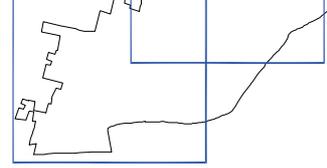
## RAPPORT

Tav. n°  
8 b

Stato di fat



- PERC  
IN FAS  
(LLPP) ---
- PERC  
IN PRO ---
- PERC  
ALLO S ---
- PERC  
PREVIS  
PARTIC ---



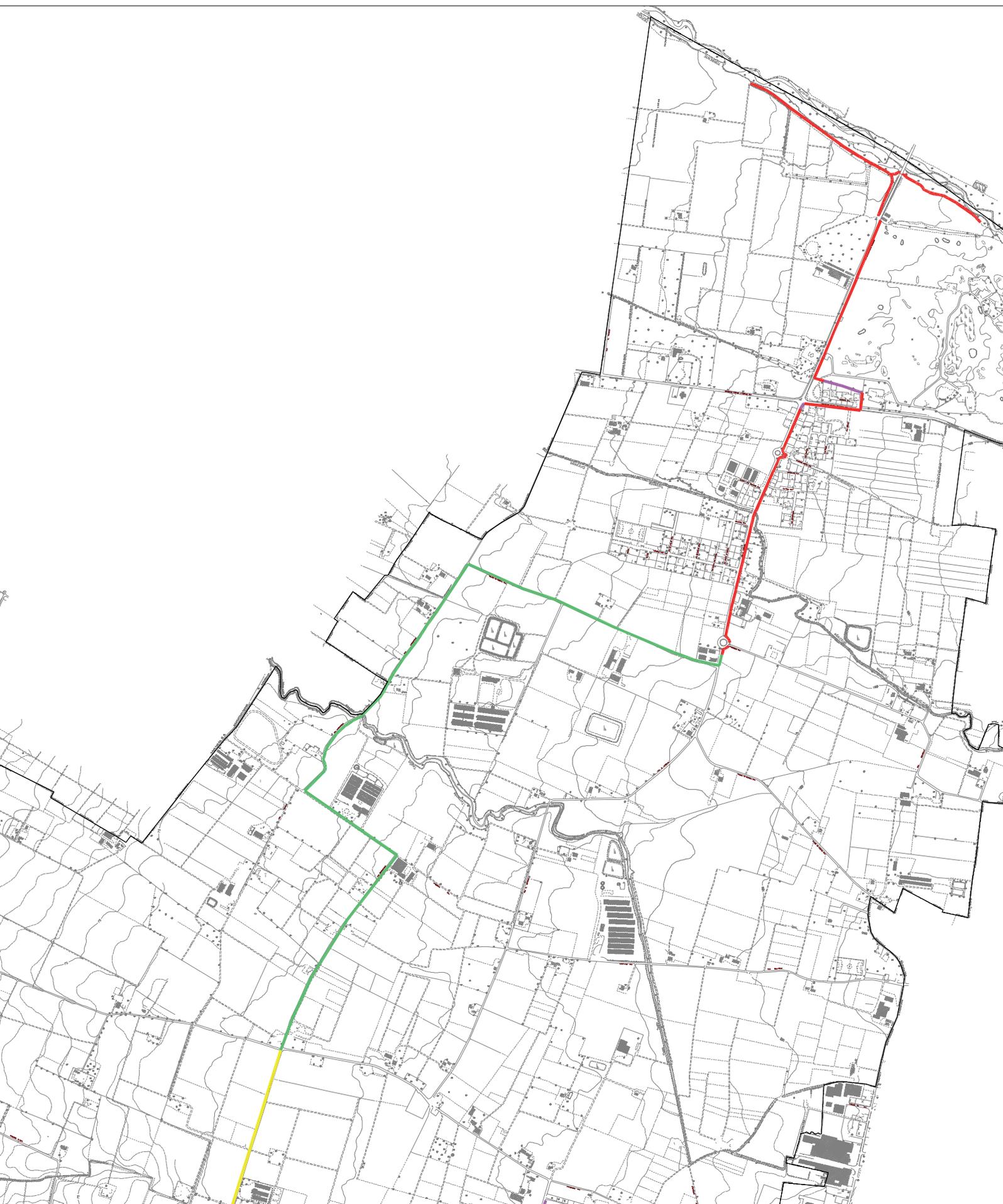
Comun  
Prov

# PIANO URBA

## RAPPORT

Tav. n°  
**8 C**

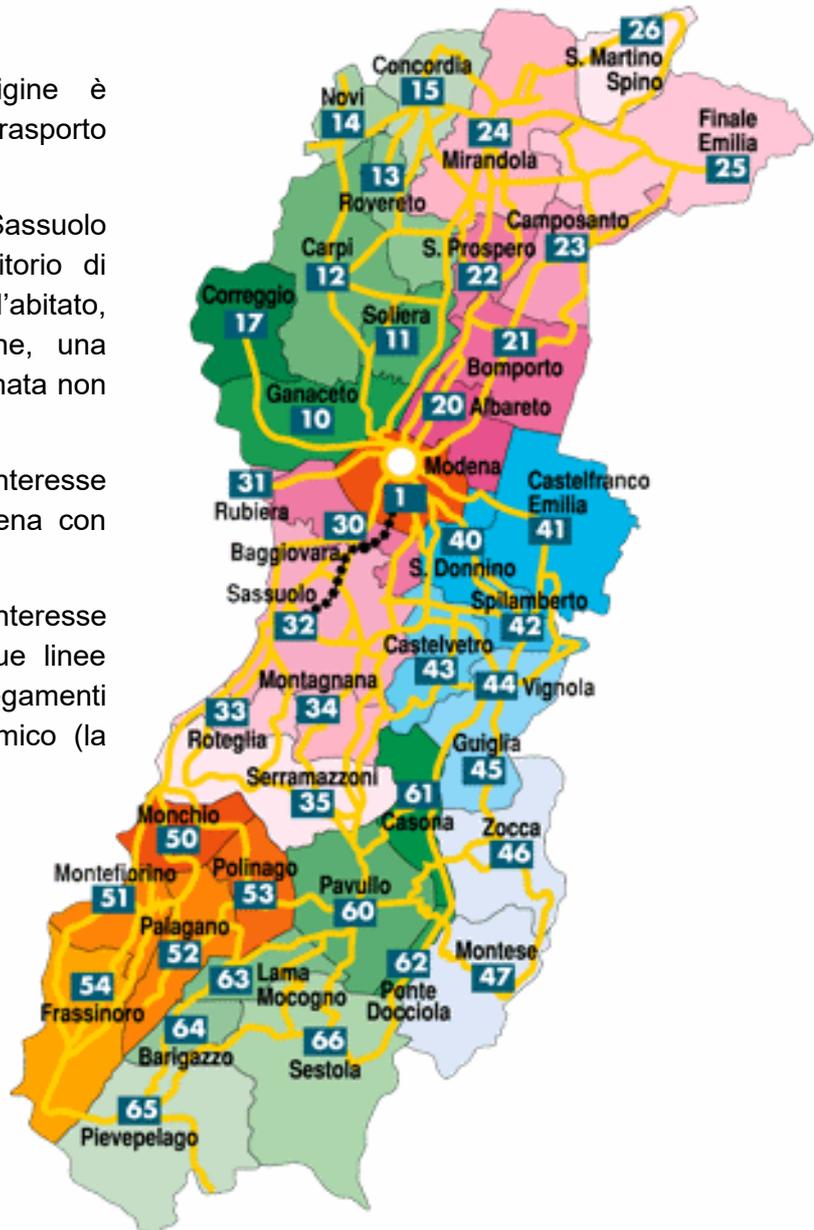
Stato di fat



### 1.2.4. Trasporto pubblico

Il territorio comunale di Formigine è interessato da un servizio di trasporto pubblico così strutturato:

- una linea ferroviaria Modena-Sassuolo (ATCM) che attraversa il territorio di Formigine tagliandone in due l'abitato, con una stazione a Formigine, una Fermata a Casinalbo e una fermata non attiva a Bertola;
- due autolinee extraurbane di interesse provinciale che collegano Modena con l'appennino (la U800 e la U672)
- tre autolinee extraurbane di interesse locale e sovralocale (di cui due linee scolastiche) che effettuano collegamenti tra Modena e il distretto ceramico (la U670, U672, U675)



*A lato le zone tariffarie del sistema di trasporto pubblico modenese.*

*Formigine appartiene alla zona 30*

Di seguito si fornisce il dettaglio dell'organizzazione del servizio per le diverse linee del trasporto pubblico (i dati si riferiscono all'orario invernale 2005-2006).

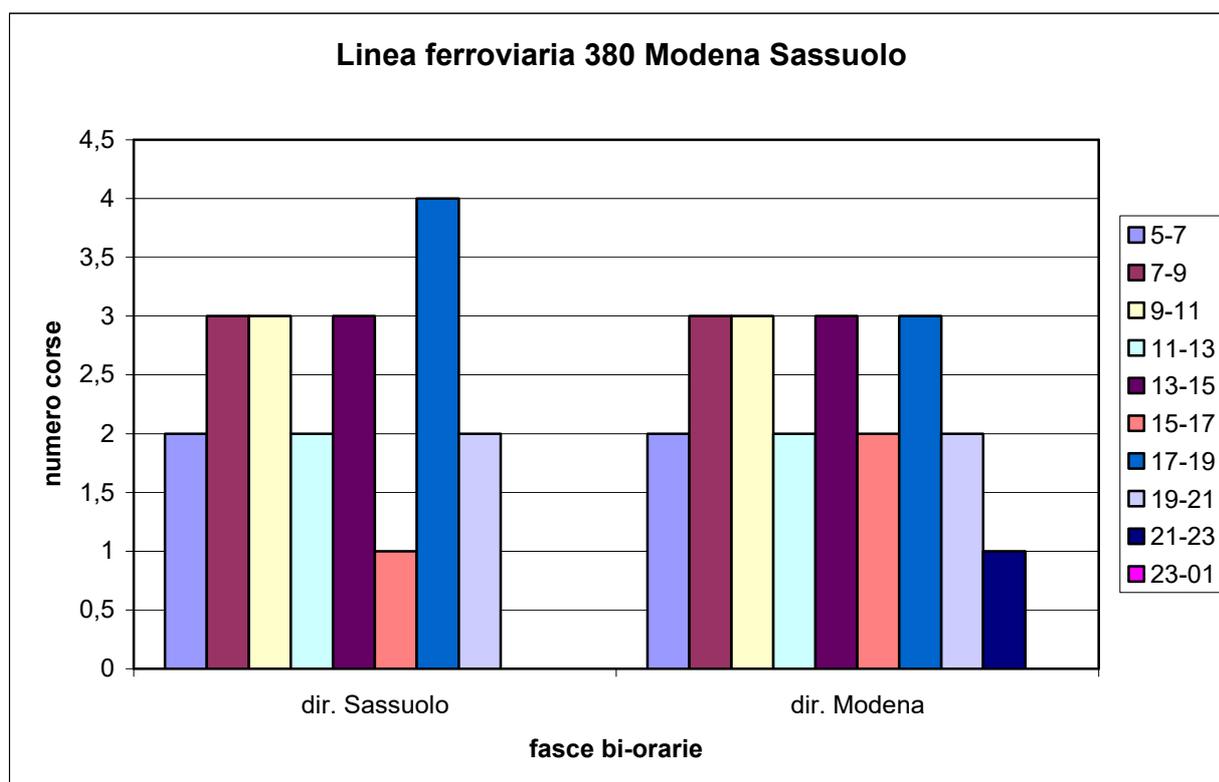
## LINEA FERROVIARIA 380 MODENA SASSUOLO

La linea ferroviaria garantisce 22 treni al giorno (giorno lavorativo), che coprono i 16 Km della tratta Modena-Sassuolo mediamente in 36 minuti, ad una velocità commerciale di 26 Km/h.

L'offerta del servizio ferroviario è costante nelle diverse fasce biorarie giornaliere, garantendo due corse ogni ora (una corsa ogni mezz'ora circa) nelle fasce di punta e diluendo molto le corse nelle ore di morbida (per esempio in direzione Sassuolo nella fascia tra le 9,30 e le 12,30 le corse sono distanziate di più di un'ora l'una dall'altra).

Da notare la maggiore disponibilità di corse in direzione Sassuolo nella fascia di punta mattutina e nel ritorno serale verso Modena.

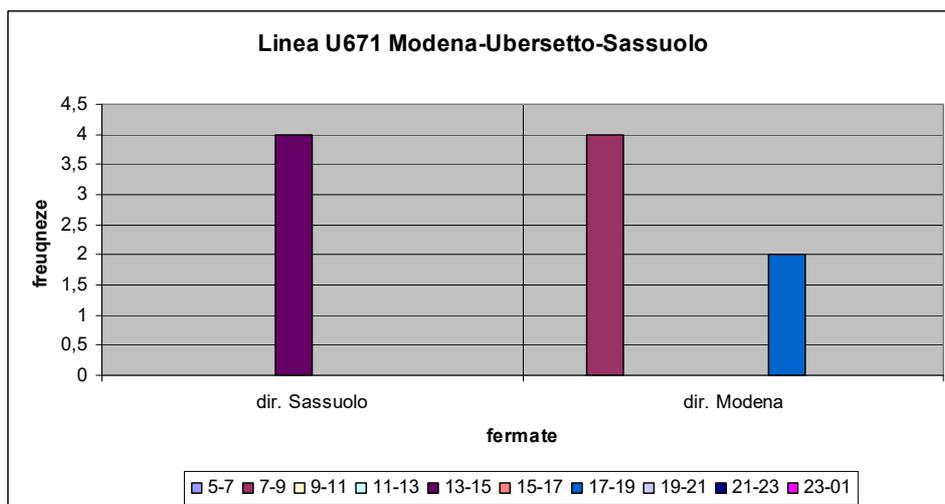
LINEA FERROVIARIA 380 MODENA SASSUOLO										
numero di corse transitanti per fascia oraria										
(giorni feriali)										
	5-7	7-9	9-11	11-13	13-15	15-17	17-19	19-21	21-23	23-01
dir. Sassuolo	2	3	3	2	3	1	4	2	0	0
dir. Modena	2	3	3	2	3	2	3	2	1	0



Le linee U671 ed U672 costituiscono linee scolastiche, con buone frequenze di corse esclusivamente negli orari di apertura e chiusura delle scuole, come si vede nelle tabelle sottostanti.

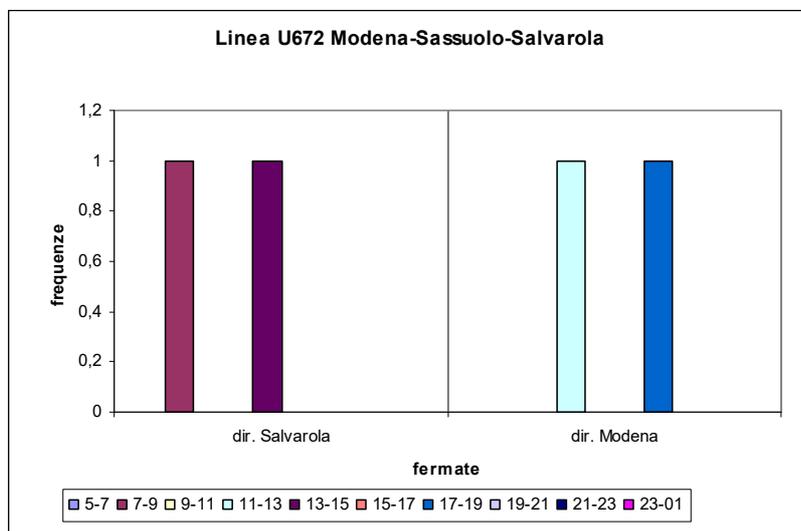
**LINEA U671 MODENA UBERSETTO SASSUOLO**

<b>LINEA U671 MODENA UBERSETTO SASSUOLO</b>										
numero di corse transitanti per fascia oraria										
(giorni feriali)										
	5-7	7-9	9-11	11-13	13-15	15-17	17-19	19-21	21-23	23-01
dir. Sassuolo	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
dir. Modena	0	4	0	0	0	0	2	0	0	0



**LINEA U672 MODENA SASSUOLO SALVAROLA T.**

<b>LINEA U672 MODENA SASSUOLO SALVAROLA T.</b>										
numero di corse transitanti per fascia oraria										
(giorni feriali)										
	5-7	7-9	9-11	11-13	13-15	15-17	17-19	19-21	21-23	23-01
dir. Salvarola	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
dir. Modena	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0

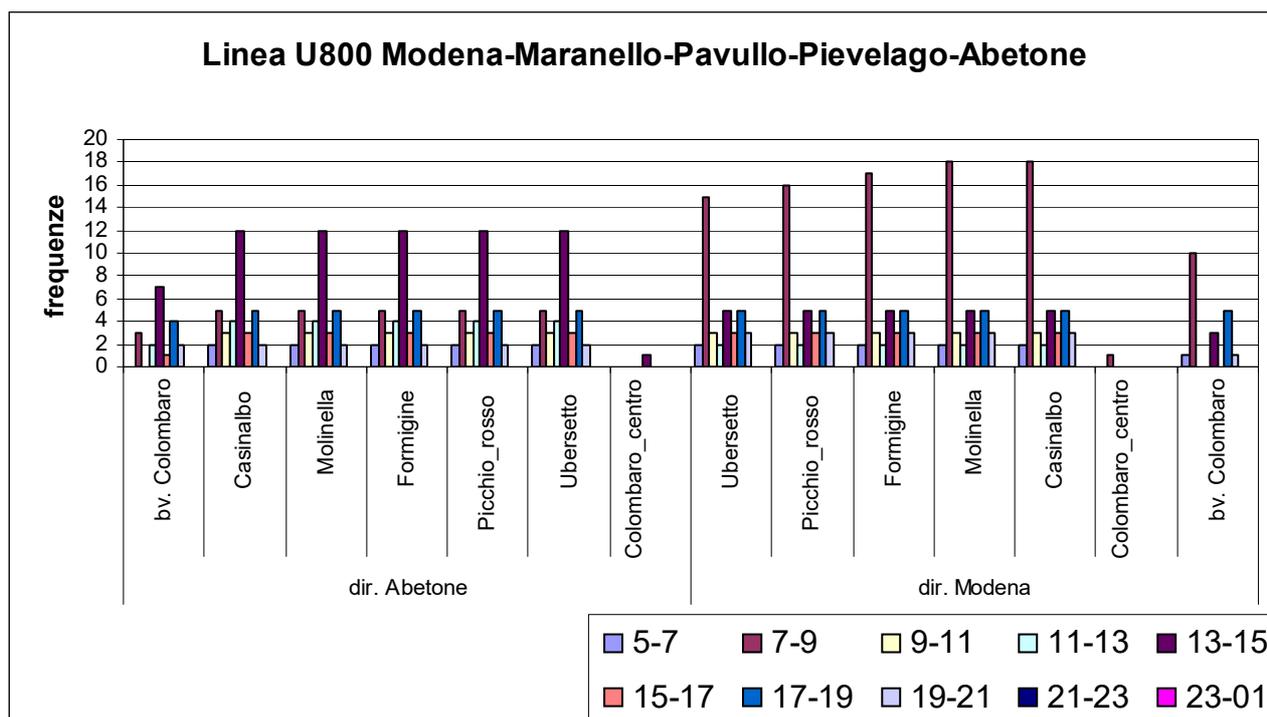


**Linea U800 MODENA MARANELLO PAVULLO PIEVEPELAGO ABETONE**

La linea U800 serve le principali destinazioni extraurbane lungo la direttrice nord-sud.

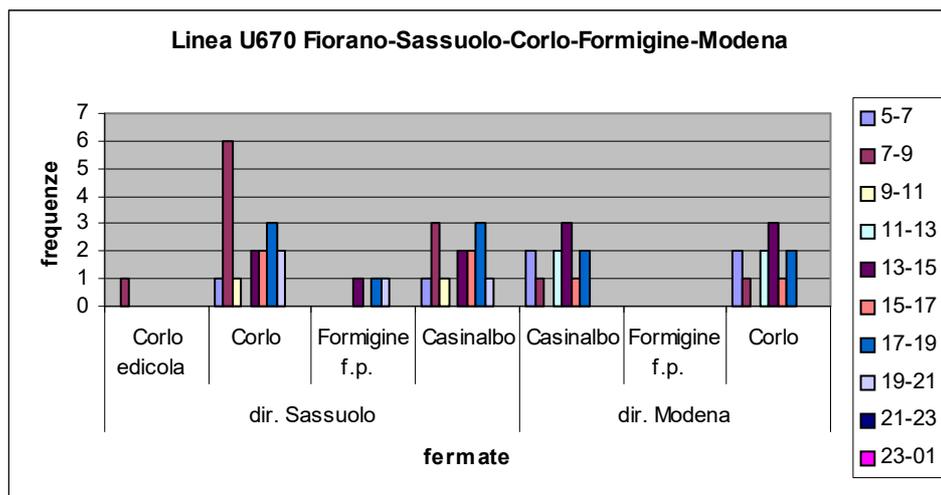
Buone frequenze si offrono nell'ora di punta tra le 7,00 e le 9,00, in particolare in direzione Modena.

Linea U800 MODENA MARANELLO PAVULLO PIEVEPELAGO ABETONE		numero di corse transitanti per fascia oraria (giorni feriali)									
		5-7	7-9	9-11	11-13	13-15	15-17	17-19	19-21	21-23	23-01
dir. Abetone	bv. Colombaro	0	3	0	2	7	1	4	2	0	0
	Casinalbo	2	5	3	4	12	3	5	2	0	0
	Molinella	2	5	3	4	12	3	5	2	0	0
	Formigine	2	5	3	4	12	3	5	2	0	0
	Picchio_rosso	2	5	3	4	12	3	5	2	0	0
	Ubersetto	2	5	3	4	12	3	5	2	0	0
	Colombaro_centro	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
dir. Modena	Ubersetto	2	15	3	2	5	3	5	3	0	0
	Picchio_rosso	2	16	3	2	5	3	5	3	0	0
	Formigine	2	17	3	2	5	3	5	3	0	0
	Molinella	2	18	3	2	5	3	5	3	0	0
	Casinalbo	2	18	3	2	5	3	5	3	0	0
	Colombaro_centro	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	bv. Colombaro	1	10	0	0	3	0	5	1	0	0



**LINEA U670 FIORANO SASSUOLO CORLO FORMIGINE MODENA**

LINEA U670 FIORANO SASSUOLO CORLO FORMIGINE MODENA		numero di corse transittanti per fascia oraria (giorni feriali)									
		5-7	7-9	9-11	11-13	13-15	15-17	17-19	19-21	21-23	23-01
dir. Sassuolo	Corlo edicola	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	Corlo	1	6	1	0	2	2	3	2	0	0
	Formigine f.p.	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0
	Casinalbo	1	3	1	0	2	2	3	1	0	0
dir. Modena	Casinalbo	2	1	0	2	3	1	2	0	0	0
	Formigine f.p.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Corlo	2	1	0	2	3	1	2	0	0	0



**LINEA U675 MODENA MAGRETA SASSUOLO**

LINEA U675 MODENA MAGRETA SASSUOLO		numero di corse transittanti per fascia oraria (giorni feriali)									
		5-7	7-9	9-11	11-13	13-15	15-17	17-19	19-21	21-23	23-01
dir. Sassuolo	Magreta colombarone	0	1	1	1	2	0	1	1	0	0
		0	0	0	0	2	0	1	1	0	0
dir. Modena	Colombarone	0	2	0	0	1	0	1	0	0	0
	Magreta	0	5	0	2	3	0	1	0	0	0
	Formigine f.p.	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
	Corlo	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
	Corlo edicola	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
	Magreta	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0

