



COMUNE DI TENERO-CONTRA

COMPARTO BRERE EX-CARTIERA

PIANO DEL TRAFFICO

COMPLEMENTI dopo EsPrelim

PIANO No.	588-COMPL
SCALA	-
DIMENSIONI	A4
FILE	588-COMPL.doc
DIS. / PROG.	PC/FA
CONTROLLATO	FA
DATA	12 aprile 2013
MODIFICHE	-

CP 936 - VIALE PAPIO 5
CH-6612 ASCONA
T 091 791 12 60
F 091 791 13 65
INFO@ALLIEVI.CH
WWW.ALLIEVI.CH

STUDIO D'INGEGNERIA
FRANCESCO ALLIEVI
EPFL · SIA · OTIA · SVI · VSS

INDICE

1	PREMESSA	2
2	OGGETTO DEL DOCUMENTO	2
3	ACCESSO VEICOLARE AL CSNT	3
3.1	PROPOSTA EsPrelim	3
3.2	NUOVI SVILUPPI	4
4	ACCESSO PEDONALE-CICLABILE A VIA BRERE	5
4.1	PROPOSTA EsPrelim	5
4.2	POSSIBILE VARIANTE	6

1 PREMESSA

La documentazione inerente alla variante di PR del comparto Ex-cartiera di Tenero-Contra è stata presentata alla popolazione in occasione della serata pubblica del 29.11.2011. Successivamente, gli atti sono stati oggetto di consultazione pubblica dal 21.11.2011 al 23.12.2011.

Nel marzo 2012, al termine della consultazione pubblica, l'intero incarto è quindi stato trasmesso ai Servizi cantonali competenti per l'esame preliminare.

Su richiesta degli stessi Servizi cantonali, in data 20.04.2012, i rappresentanti del Comune di Tenero-Contra, accompagnati dal pianificatore e dallo specialista del traffico hanno organizzato una riunione per presentare la documentazione e chiarire gli aspetti tecnici principali. Durante tale incontro, da parte dei Servizi cantonali sono stati chiesti alcuni approfondimenti, in relazione al piano del traffico ed alla giustificazione tecnica di alcune sue componenti.

Tale documento complementare è stato consegnato in data 14.06.2012, e quindi allegato all'incarto completo trasmesso all'Autorità cantonale per l'Esame preliminare dipartimentale il 07.03.2012.

Con scritto del 21 settembre 2012, l'Autorità cantonale ha formulato le sue osservazioni all'Esame preliminare, e meglio:

“il Dipartimento condivide la variante volta a conferire un nuovo assetto urbanistico per il comparto dell'ex-Cartiera e ne sostiene la concretizzazione finalizzata a conferire a questo comparto il ruolo identificato dal PALOc. Nel complesso l'impostazione data e i temi affrontati soddisfano le esigenze poste dalla pianificazione di ordine superiore”

“Tuttavia [...] il Dipartimento chiede che siano svolte delle verifiche e siano adottate delle misure di carattere ambientale con particolare riguardo all'impostazione viaria complessiva ed alle incidenze di carattere ambientale [...]”

In particolare, alcune perplessità sollevate dall'Autorità cantonale toccano aspetti del concetto funzionale di viabilità in relazione all'accessibilità pedonale-ciclabile di Via Brere (tratto adiacente al centro commerciale COOP), e all'accesso veicolare del CSNT.

A fronte di quanto sopra, in data 07 novembre 2012 i rappresentanti del Comune di Tenero-Contra, accompagnati dal pianificatore e dallo specialista del traffico, hanno organizzato una riunione con i servizi cantonali onde chiarire le osservazioni scaturite dall'Esame preliminare.

2 OGGETTO DEL DOCUMENTO

Da questo incontro, ai fini dell'allestimento dell'incarto definitivo di variante di PR, sono scaturite alcune richieste di verifica tecnica e funzionale per i temi seguenti:

ACCESSO VEICOLARE AL CSNT

- allontanare la ciclopista-strada pedonale dall'innesto veicolare del CSNT sulla rotonda pianificata allo svincolo Sud dell'A13 onde migliorare le condizioni di sicurezza e di viabilità
- rivedere la gestione/ubicazione degli accessi veicolari al CSNT onde rispettare la gerarchia della rete viaria ed evitare l'innesto di un accesso privato direttamente in rotonda/svincolo A13

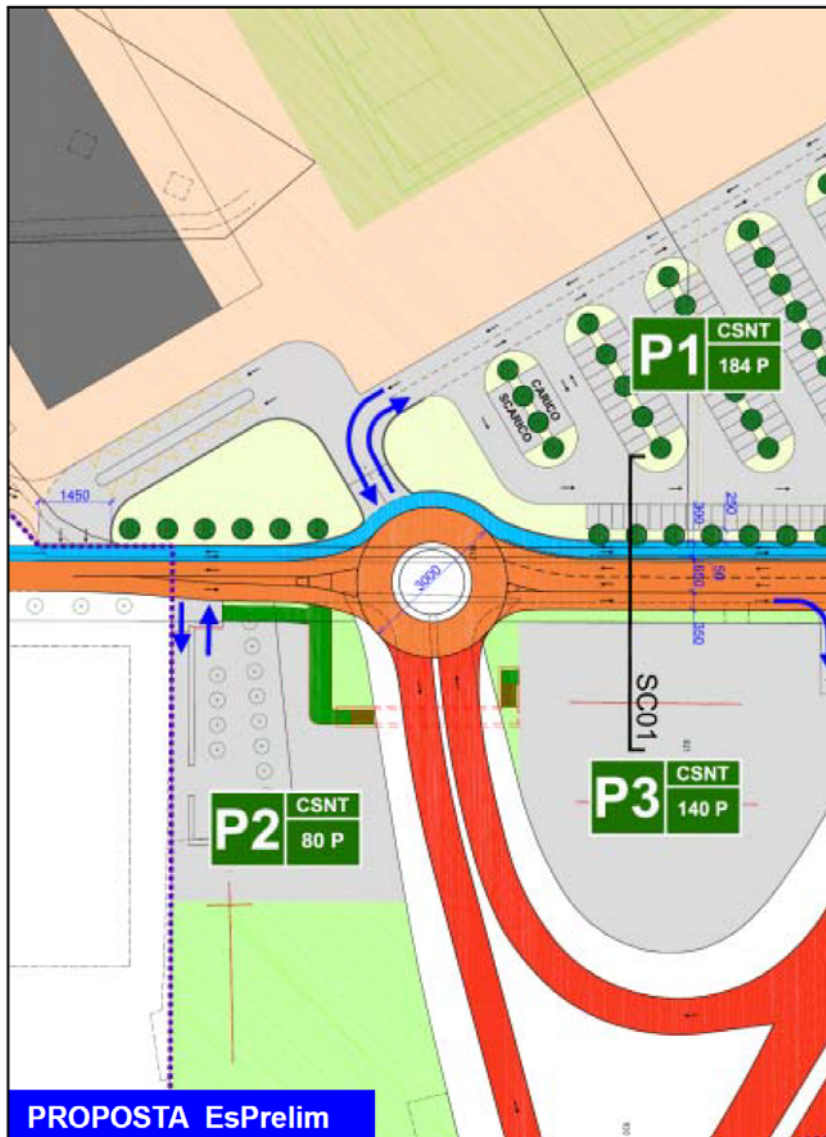
ACCESSIBILITÀ PEDONALE-CICLABILE + TP SU VIA BRERE

- prevedere la continuità dell'asse pedonale-ciclabile su Via Brere, anche tra lo svincolo Nord dell'A13 ed il sottopasso FFS (accessibilità al centro commerciale anche dalla facciata Sud)
- prevedere possibilità di fermate TP su Via Brere, a lato del centro COOP, nonostante la scelta del promotore privato di riorientare l'accesso principale del centro COOP lato Public Plaza

Il presente documento vuole pertanto rispondere dal punto di vista tecnico agli interrogativi formulati dai rappresentanti cantonali nell'ambito dell'esame preliminare e supporta pertanto le nuove scelte di viabilità riportate nel piano funzionale allegato.

3 ACCESSO VEICOLARE AL CSNT

3.1 PROPOSTA EsPrelim



Il concetto funzionale di mobilità ritenuto per l'EsPrelim prevedeva un accesso veicolare da/per il CSNT unico da/per la nuova rotonda pianificata su Via Brere allo svincolo Sud dell'A13.

Tale scelta era giustificata dal fatto che, a fronte del nuovo assetto di Via Brere, la gestione degli accessi veicolari ai fondi privati presenti ai suoi margini doveva necessariamente avvenire puntualmente ed in modo concentrato; solo così la viabilità lungo l'asse principale poteva risultare fluido e beneficiare di condizioni di sicurezza adeguate.

Le simulazioni effettuate nell'ambito dello studio specialistico hanno largamente giustificato e confermato questa scelta; senza questa opzione, l'immissione/emissione dei veicoli indotti potrebbe comportare evidenti perturbazioni al flusso di traffico lungo l'asse principale e problemi di visibilità/sicurezza in uscita dai singoli comparti.

3.2 NUOVI SVILUPPI

In merito al tema dell'accesso veicolare da/per il CSNT, l'impostazione ritenuta a livello di Esame preliminare è stata rivista in accordo con Comune e responsabili CSNT; in particolare, l'iniziale intenzione di rivedere le basi pianificatorie del CSNT per consentire una sistemazione più razionale degli accessi veicolari alla struttura sportiva è invece stata **abbandonata**.

Infatti, nell'Esame preliminare della variante di PR relativa alla 5a tappa di realizzazione del CSNT (8 febbraio 2013), il Dipartimento del territorio "ha ritenuto che il problema degli accessi e del tracciato ciclabile, così come quello dei posteggi, dovrà comunque essere analizzato e risolto, in modo unitario e globale, così da trovare una soluzione concordata e finalizzata alla futura domanda di costruzione" (vedi Esame preliminare dell'8 febbraio 2013, cap. 4.1, p.7).

Per questa ragione, nell'ambito del consolidamento della presente variante di PR il limite è stato modificato stralciando l'area del CSNT. **L'affinamento dell'accesso veicolare alla struttura sportiva sarà pertanto oggetto di approvazione in procedura separata (DC 5a tappa CSNT).**

Di seguito, è portato a **titolo indicativo e informativo** lo stato attuale dell'approfondimento a livello di piano funzionale; il tema degli accessi veicolari alla struttura e la gestione dei potenziali conflitti tra utenti motorizzati e mobilità lenta è risolto allontanando l'accesso veicolare al CSNT dalla futura rotonda allo svincolo Sud A13 e separando l'aggancio in entrata da quello in uscita, e meglio:

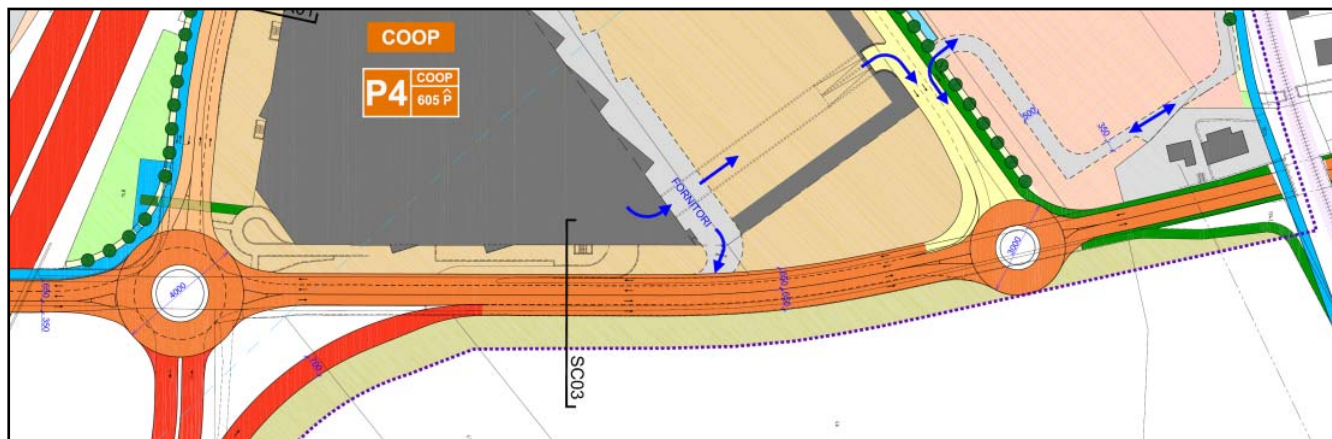
- l'entrata veicolare è ubicata a valle del sedime CSNT, di fronte ai nuovi stabili amministrativi (3a tappa), e quindi in un contesto di carico veicolare dell'asse principale decisamente più ridotto;
- l'uscita veicolare è mantenuta nella posizione attuale, ossia a monte del sedime CSNT; tale accesso potrà pure essere utilizzato in entrata per il servizio fornitori/logistica, come pure per i veicoli di emergenza (entrata autorizzata ai soli aventi diritto);
- il tracciato ciclo-pedonale è mantenuto come allo stato attuale; il conflitto tra veicoli in entrata/uscita dal CSNT e pedoni/biciclette è risolto accordando la precedenza agli utenti più deboli.

Questa scelta permette di rispettare le indicazioni formulate dall'Autorità cantonale, ed in particolare la richiesta di rivedere l'ubicazione degli accessi veicolari al CSNT onde rispettare la gerarchia della rete viaria ed evitare l'innesto di un accesso privato direttamente in rotonda/svincolo A13.



4 ACCESSO PEDONALE-CICLABILE A VIA BRERE

4.1 PROPOSTA EsPrelim



Il concetto funzionale di mobilità ritenuto per l'EsPrelim prevedeva un assetto di Via Brere (4 corsie di circolazione tra lo svincolo Nord dell'A13 e la futura rotonda di accesso al comparto Ex-cartiera Nord) conseguente alla sua funzione e destinazione; in particolare, tale assetto doveva:

- garantire condizioni di fluidità e viabilità adeguate, favorendo il collegamento regionale tra lo svincolo dell'A13, gli abitati di Tenero e Gordola e le strutture sportive e di svago già presenti nelle immediate vicinanze dell'asse (centro sportivo, campi di calcio, campeggi, lido, ...);
- assorbire e gestire adeguatamente i flussi di traffico indotti dai nuovi insediamenti, senza tuttavia penalizzare la viabilità del traffico regionale.

In questo senso, nella proposta di variante di PR Via Brere assumeva la funzione di asse principale di traffico del comparto, spina dorsale verso la quale convergeranno tutti i flussi da/per gli insediamenti laterali, da/per lo svincolo A13 e gli abitati di Tenero-Gordola.

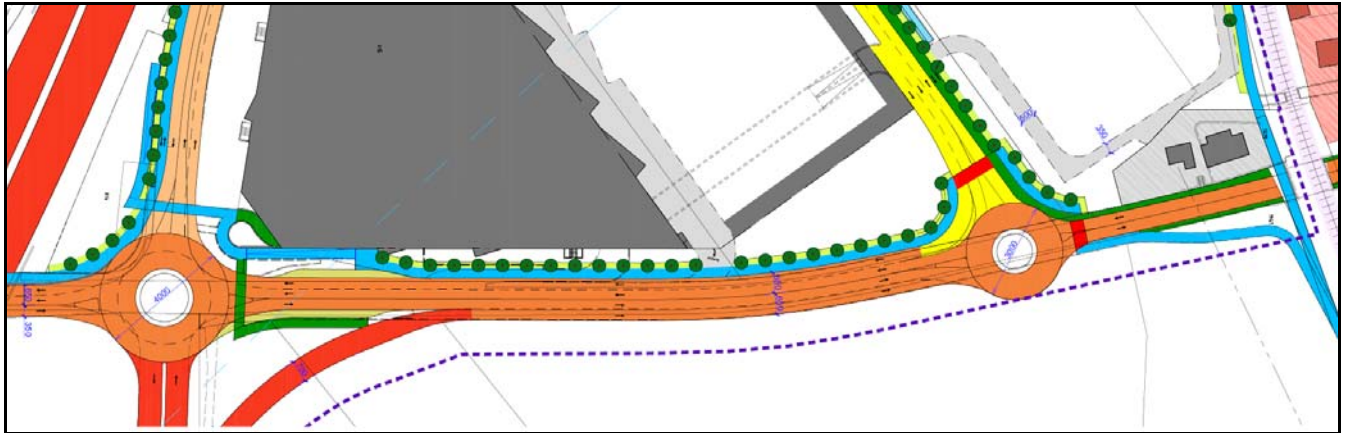
Questa scelta, e meglio la gestione della tratta Nord di Via Brere con 4 corsie di scorrimento continue e lineari, interrotte solo dalla presenza di rotonde ai nodi, condizionava fortemente i flussi trasversali di mobilità lenta e rendeva **improponibile** mantenere punti di attraversamento pedonali-ciclabili in superficie; in questo senso, il concetto di viabilità ritenuto con la variante **non** prevedeva il mantenimento di corsie ciclabili-pedonali e delle fermate del trasporto pubblico (BUS) ai margini della tratta Nord di Via Brere, come pure degli attuali punti di attraversamento pedonale; la gestione dei flussi di mobilità lenta sarebbe stata garantita tramite lo spostamento dell'itinerario pedonale/ciclabile all'interno del comparto Ex-cartiera (nuovo asse forte di mobilità lenta interno, di collegamento tra la stazione FFS, il PUBLIC PLAZA, il nuovo ingresso principale del centro commerciale COOP ed il CSNT).

Nell'ambito dell'esame preliminare, l'Autorità cantonale ha condiviso solo in parte tale impostazione, chiedendo di rivalutare la possibilità di accedere con percorsi pedonali e ciclabili anche alla facciata Sud/Ovest del centro commerciale COOP.

Premesso che questa opzione sarebbe stata comunque garantita anche dalla variante di PR come presentata all'Esame preliminare (per la mobilità lenta di tutto il comparto sito a valle della ferrovia resta possibile accedere al fronte sud degli edifici commerciali tramite il sovrappasso predisposto in corrispondenza dello sbocco di via Ressighe), l'operatore ha comune valutato la possibilità di garantire anche a lato del tratto di Via Brere compreso tra lo svincolo Nord dell'A13 e la futura rotonda di accesso al comparto Ex-cartiera Nord un collegamento ciclabile-pedonale continuo.

Tale soluzione deve pure prevedere la possibilità di demarcare ai lati di Via Brere una fermata BUS nelle due direzioni di circolazione, con relativi accessi pedonali.

4.2 POSSIBILE VARIANTE



La possibile variante pianificatoria prevede di mantenere l'assetto e l'impostazione come prevista dalla variante di PR oggetto di Esame preliminare e di **completare** la stessa con:

- la sistemazione di una **corsia ciclabile-pedonale alberata** sul lato Ovest dell'asse principale di circolazione, tra lo svincolo Nord dell'A13 e la futura rotonda di accesso al comparto Ex-cartiera Nord;
- tale opzione è tecnicamente fattibile e prevede la sistemazione del percorso pedonale-ciclabile all'interno della fascia verde tra l'asse stradale ed il fronte edificato;
- questo percorso si raccorda a monte con il collegamento ciclabile-pedonale già previsto in direzione del Public Plaza e dell'asse ciclabile parallelo al tracciato FFS; a valle il raccordo è per contro garantito dall'attuale rampa pedonale ubicata a ridosso della facciata Sud dello stabile commerciale COOP e che permette di raggiungere il sovrappasso di Via Ressighe;
- il tracciato verrebbe interrotto unicamente dall'accesso veicolare dei fornitori in uscita dal settore logistico del centro commerciale (innesto su Via Brere con movimento di svolta a destra);
- a livello di gestione del trasporto pubblico, l'opzione precedente permette la sistemazione a lato di via Brere di due **zone di sosta per il BUS** (spazi esterni al campo viabile), sia in direzione Sud che in direzione Nord; tale possibilità, pianificata là dove già oggi sono ubicate le fermate del trasporto pubblico, potrebbe beneficiare di raccordi pedonali garantiti tramite una nuova passerella (sovrappasso) in corrispondenza dell'innesto di Via Brere nella rotonda allo svincolo Nord dell'A13.

A fronte della variante proposta, si può affermare che, sebbene tecnicamente fattibile, l'attrattività di tale collegamento pedonale-ciclabile resta dubbia in considerazione della sua ubicazione (ai margini di un asse a funzione prettamente di traffico) e dei suoi raccordi alle estremità Nord e Sud.

STUDIO D'INGEGNERIA
FRANCESCO ALLIEVI
6612 ASCONA

Francesco Allievi

Ascona, 12 aprile 2013