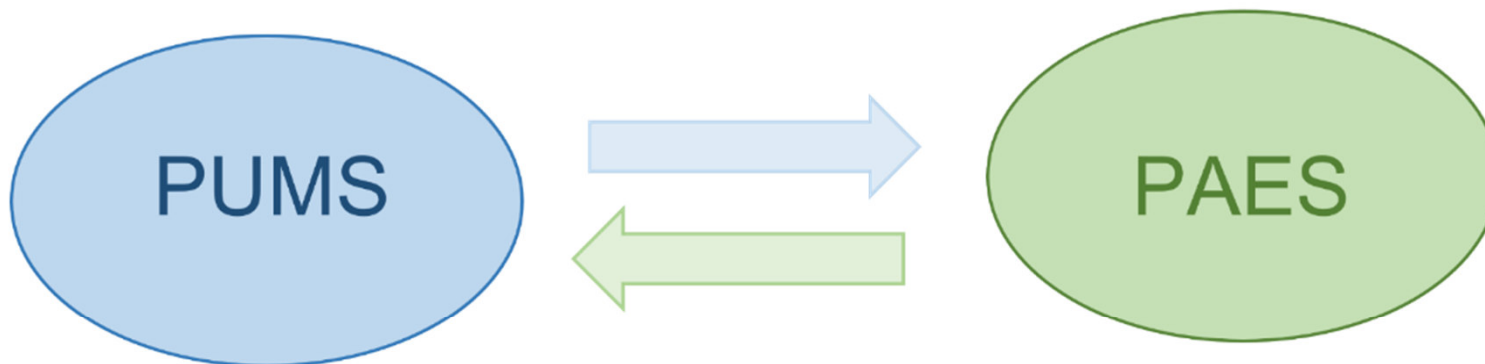


PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.) DELLA CITTA' DI SALERNO

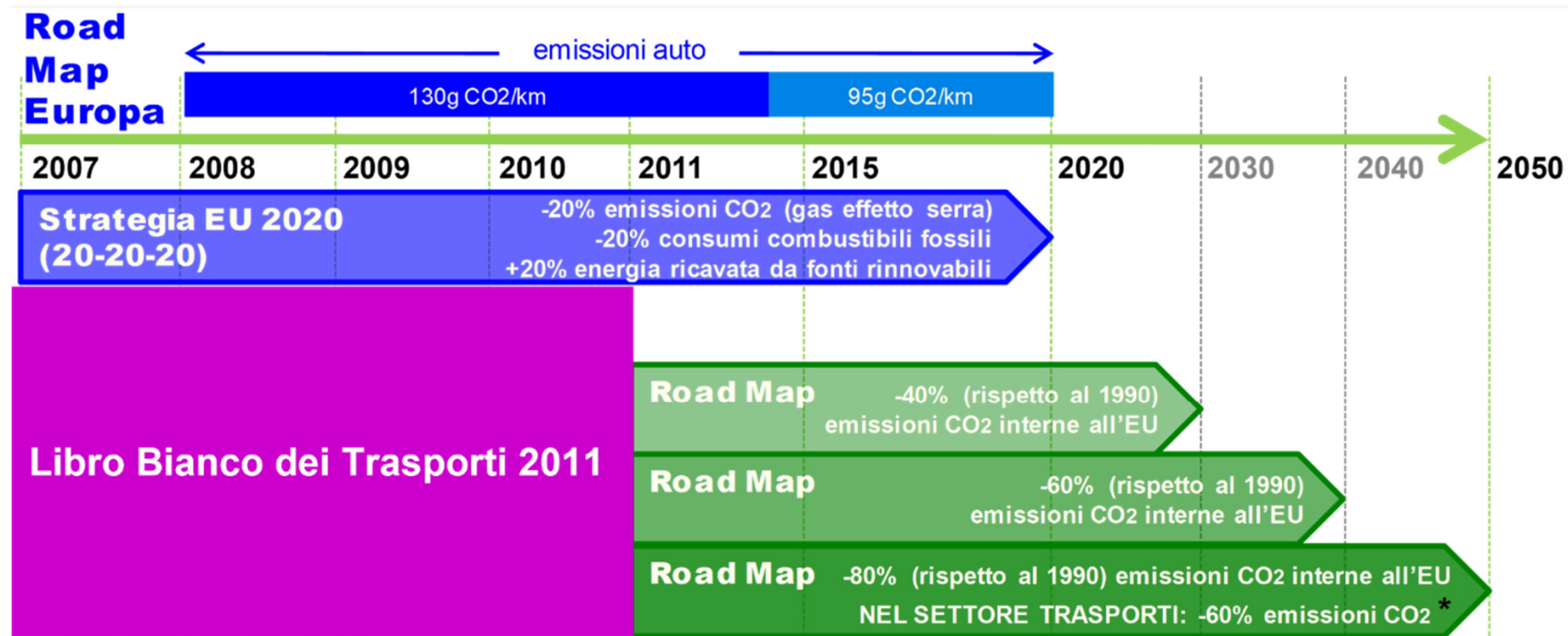


Incontri pubblici del 10 e 11 novembre 2022

GLI OBIETTIVI EUROPEI DI RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI CO₂



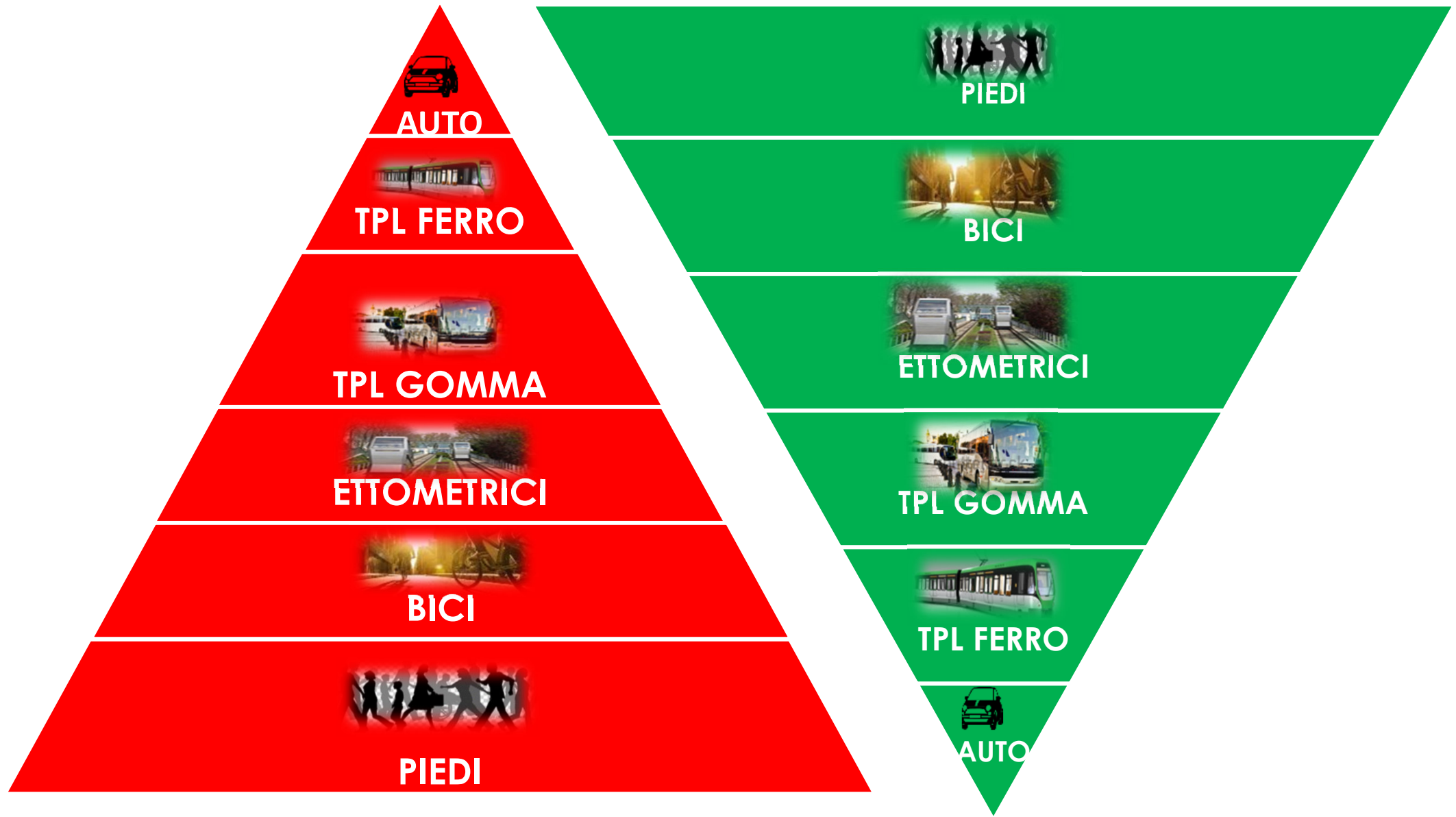
IL PUMS e il PAES si occupano della RIDUZIONE EMISSIONI di CO₂



Uno sguardo all'Europa e al Mondo



La piramide «rovesciata»

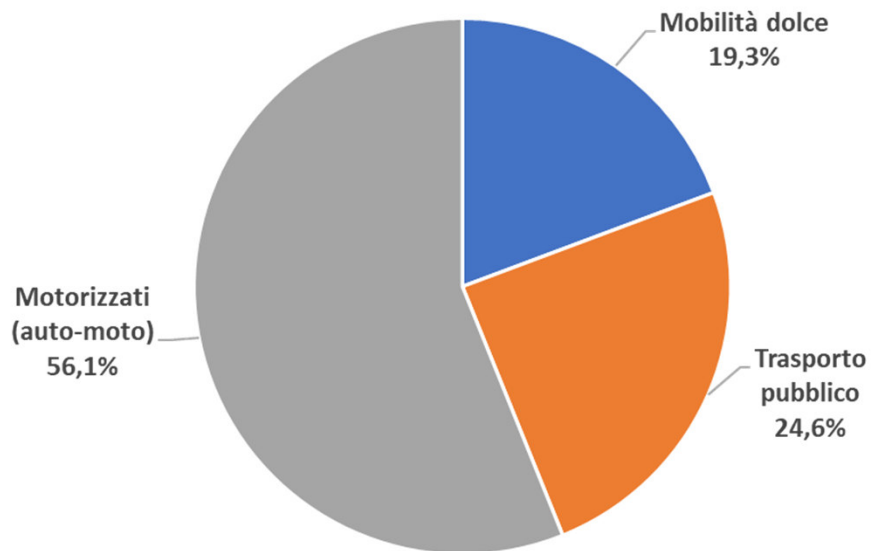


Saper cogliere il cambiamento



RIPARTO MODALE ATTUALE DI SALERNO

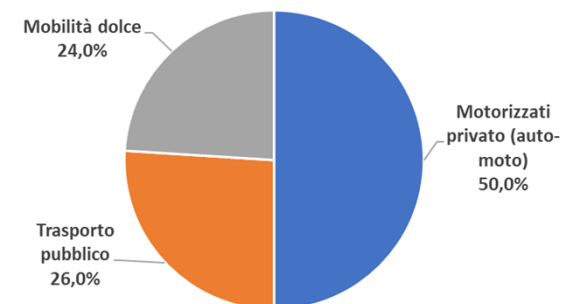
RIPARTO MODALE ISTAT - Comune di Salerno
ATTUALE



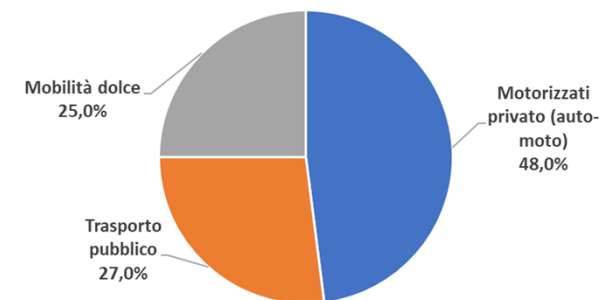
DAL RIPARTO MODALE AI TARGET DI PIANO

	Riparto ATTUALE	2030-2031 Diversione %			2030-2031		
		Scenario basso %	Scenario medio %	scenario alto %	Scenario basso %	Scenario medio %	scenario alto %
Motorizzati privato (auto-moto)	56,1%	- 6,1%	- 8,1%	- 10,1%	50%	48%	46%
Trasporto pubblico	24,6%	1,40%	2,40%	3,40%	26%	27%	28%
Mobilità dolce	19,3%	4,70%	5,70%	6,70%	24%	25%	26%
TOTALI	100,0%				100%	100%	100%

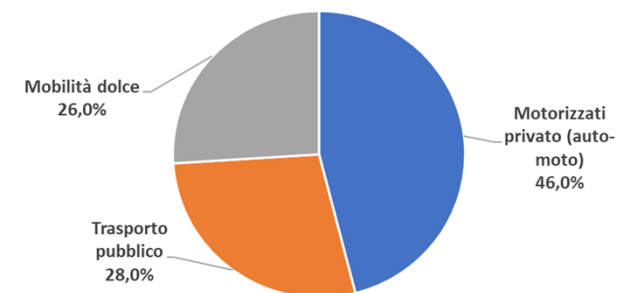
RIPARTO MODALE ISTAT - Comune di Salerno
2030-2031 Scenario basso



RIPARTO MODALE ISTAT - Comune di Salerno
2030-2031 Scenario medio



RIPARTO MODALE ISTAT - Comune di Salerno
2030-2031 Scenario alto



RILIEVI DI TRAFFICO E MODELLO

IL QUADRO CONOSCITIVO DI SALERNO: SINTESI DELLE INDAGINI CONDOTTE

E' stata organizzata una campagna rilievi, condotta a maggio-giugno 2021, per complessivi 16 giorni lavorativi. L'indagine è stata articolata su più livelli

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE



TPL URBANO

INTERVISTE O/D AGLI UTENTI IN PARTENZA E IN ARRIVO E CONTEGGIO DEI SALITI/DISCESI IN CORRISPONDENZA DI **3 FERMATE**



TPL EXTRAURBANO

INTERVISTE O/D AGLI UTENTI IN PARTENZA E IN ARRIVO E CONTEGGIO DEI SALITI/DISCESI IN CORRISPONDENZA DEL **TERMINAL BUS IN VIA VINCIPROVA**

TPL FERROVIARIO:

INTERVISTE O/D AGLI UTENTI IN PARTENZA E IN ARRIVO ALLE **STAZIONI FERROVIARIE** SALERNO STAZIONE CENTRALE E STADIO ARECHI.

CIRCOLAZIONE VEICOLARE

- **INTERVISTE IN CORRISPONDENZA DI 5 SEZIONI AL CORDONE CON IL SUPPORTO DELLA POLIZIA E CONTEGGIO FLUSSI**

-**RILIEVO DEI FLUSSI DI TRAFFICO CON APPARECCHIATURE RADAR IN 37 SEZIONI VIARIE**

-**RILIEVO DELLE MANOVRE DI SVOLTA IN 3 INCROCI CON TELECAMERE MIOVISION**

-**RILIEVO DELL'OFFERTA E DELLA DOMANDA DI SOSTA IN 3 PARCHEGGI INDIVIDUATI**

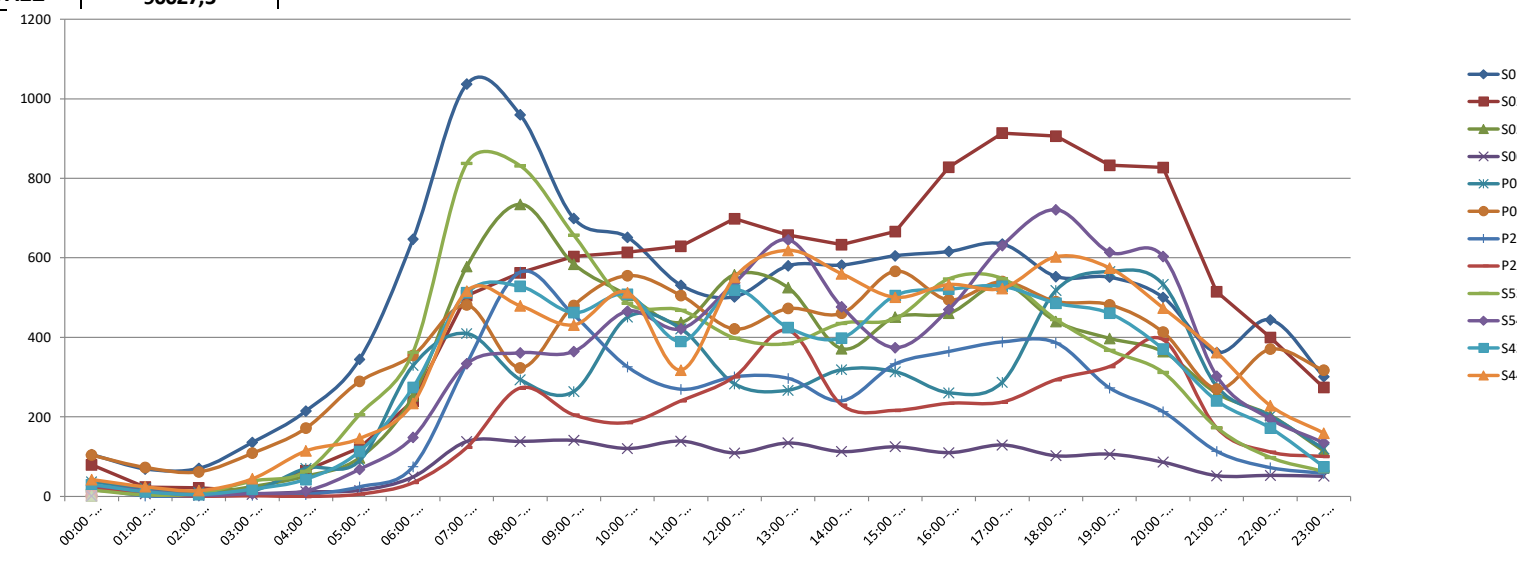


PRINCIPALI RISULTATI OTTENUTI DALLA CAMPAGNA INDAGINE :

I rilievi dei flussi di traffico: cumulata delle sezioni rilevate con i Radar

Per le 12 sezioni rilevate con apparecchiature Radar, sono riportati, in forma grafica e tabellare, i flussi rilevati in un giorno feriale medio nell'arco delle 24 ore, distinti per categorie di veicoli: Bici, Moto, Veicoli Commerciali Leggeri, Veicoli Commerciali Pesanti e Autobus.

Sezione	Localizzazione	Direzione	Veicoli Equivalenti
S01	Via Benedetto Croce	Ingresso	11701
S02	Via Benedetto Croce	Uscita	11633,5
S05	Via Ligea	Ingresso	7996,5
S06	Via Ligea	Uscita	1959,5
P07	Via Frà Generoso	Ingresso	6360,5
P08	Via Frà Generoso	Uscita	8812
P26	Via degli Eucalipti	Ingresso	5122,5
P27	Via degli Eucalipti	Uscita	4140
S53	Via Ostaglio	Ingresso	8197,5
S54	Via Ostaglio	Uscita	7936
S43	SS18	Ingresso	7599
S44	SS18	Uscita	8569,5
		TOTALE	90027,5



IL MODELLO DI SIMULAZIONE A SUPPORTO DELLA REDAZIONE DEL PUMS:

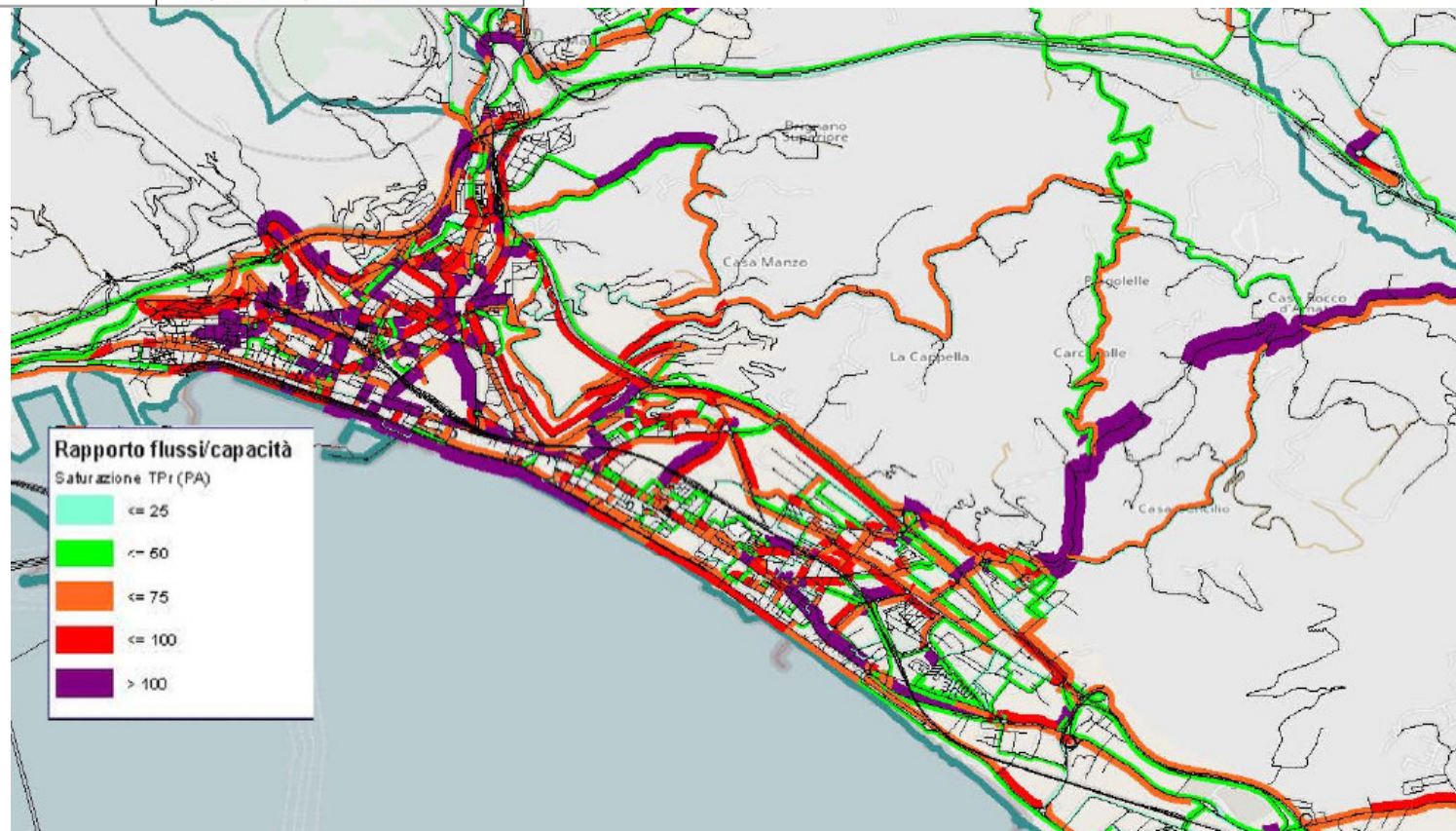
Livelli di congestione del traffico in città

I risultati dell'assegnazione della domanda alla rete del modello permettono di valutare le criticità sulla rete attraverso **il rapporto tra flussi in transito e capacità della strada che rappresenta, per ciascun arco, il grado di saturazione raggiunto (livello di congestione).**

Il flusso in transito rappresenta la domanda di mobilità ed equivale al flusso assegnato a ciascuna sezione nell'ora di riferimento, mentre, la capacità rappresenta il massimo flusso orario atteso nella sezione.

	$F/C \leq 0,25$	Flusso libero, assenza di condizionamento
	$F/C > 0,25$ e $F/C \leq 0,50$	Flusso libero, condizionamento nella marcia non rilevante
	$F/C > 0,50$ e $F/C \leq 0,75$	Flusso condizionato, forte domanda ma deflusso stabile (rallentamenti)
	$F/C > 0,75$ e $F/C \leq 1$	Flusso fortemente condizionato, stato di congestione
	$F/C \geq 1$	Marcia forzata, la domanda supera la capacità, frequenti arresti del moto

Assegnazione Attuale: flussi/capacità in ora di punta 08:00 – 09:00



IL MODELLO DI SIMULAZIONE A SUPPORTO DELLA REDAZIONE DEL PUMS: LA CALIBRAZIONE

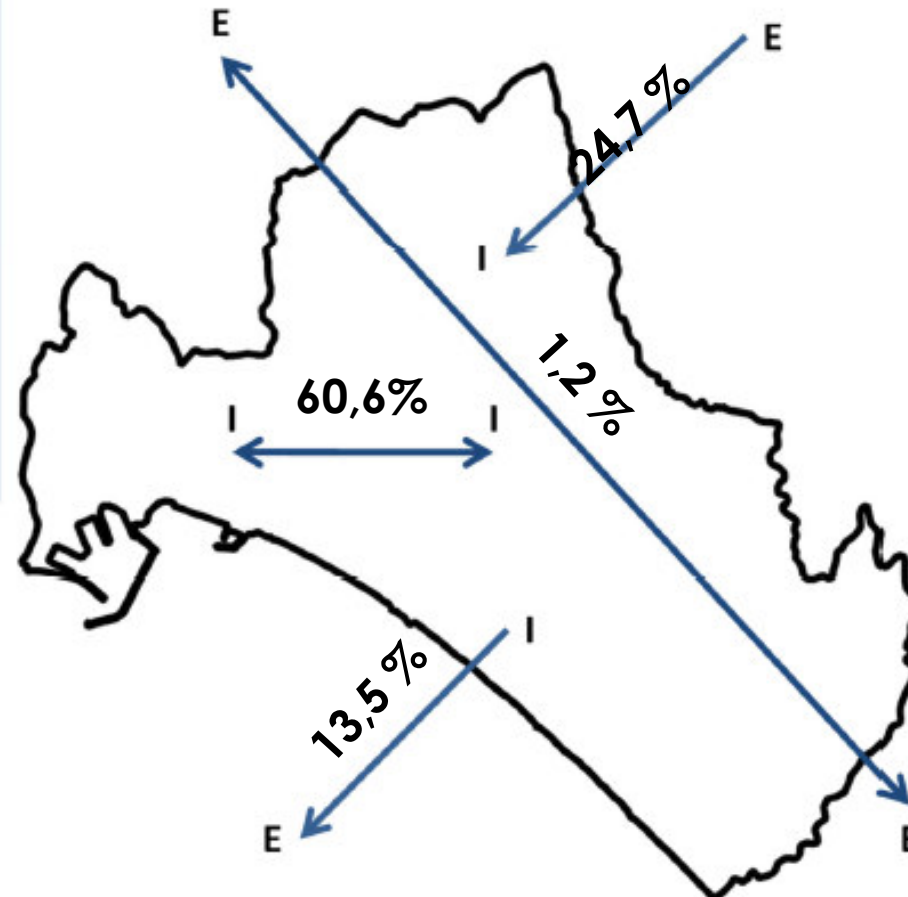
Una volta completata la rappresentazione dell'offerta e della domanda di mobilità di partenza (si è proceduto alla determinazione di 3 matrici private, riferite a 3 diversi orizzonti temporali, opportunamente corrette con i dati di rilievo di maggio 2021). Le 3 matrici private si riferiscono a:

- 1) ora di punta del mattino (che corrisponde anche all'ora di punta assoluta stando ai rilievi sulle sezioni radar), ore 08:00-09:00;
- 2) ora di punta del pomeriggio (18:00-19:00);
- 3) ora di morbida della mattina (10:00-11:00).

1. Matrice ora di punta del mattino 8:00 – 9:00

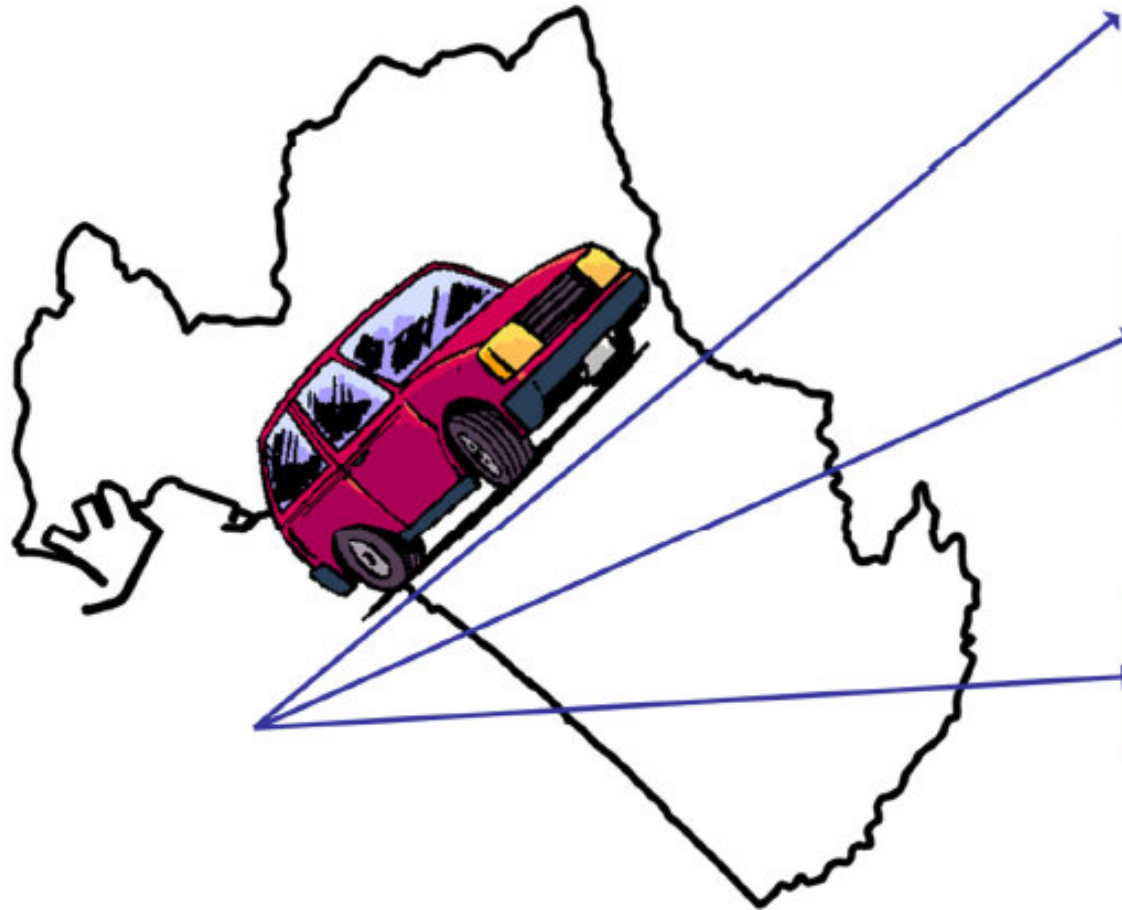
La matrice di spostamenti auto calibrata in ora di punta (08:00-09:00), riferita al territorio comunale, ha una consistenza pari a 37.188. Gli spostamenti sono distribuiti all'interno del comune così come di seguito elencato:

- II = 22.525 veq/h (60,6%)
- IE = 5.022 veq/h (13,5%)
- EI = 9.178 veq/h (24,7%)
- EE = 463 veq/h (1,2%)



IL MODELLO DI SIMULAZIONE A SUPPORTO DELLA REDAZIONE DEL PUMS: Una prima interessante elaborazione: le sottomatrici delle O/D con spostamenti compresi nel raggio di 3, 4 e 5 km (ora di punta del mattino 08:00 – 09:00)

Sottomatrici di spostamenti interni – interni al Comune di Salerno di lunghezza minore o uguale 3, 4 e 5 km



**12.326 spostamenti/h (54,7%)⁽¹⁾
di lunghezza inferiore a 3 km**

**15.174 spostamenti/h (67,4%)⁽¹⁾
di lunghezza inferiore a 4 km**

**17.115 spostamenti/h (76,0%)⁽¹⁾
di lunghezza inferiore a 5 km**
















⁽¹⁾ Percentuale riferita agli spostamenti interni al comune di Salerno (22.525 spost/h)

AZIONI DEL PUMS E SALERNO CITTA INTERMODALE

ALBERO DELLE AZIONI DEL PUMS DI SALERNO UN PIANO IN 30 MOSSE

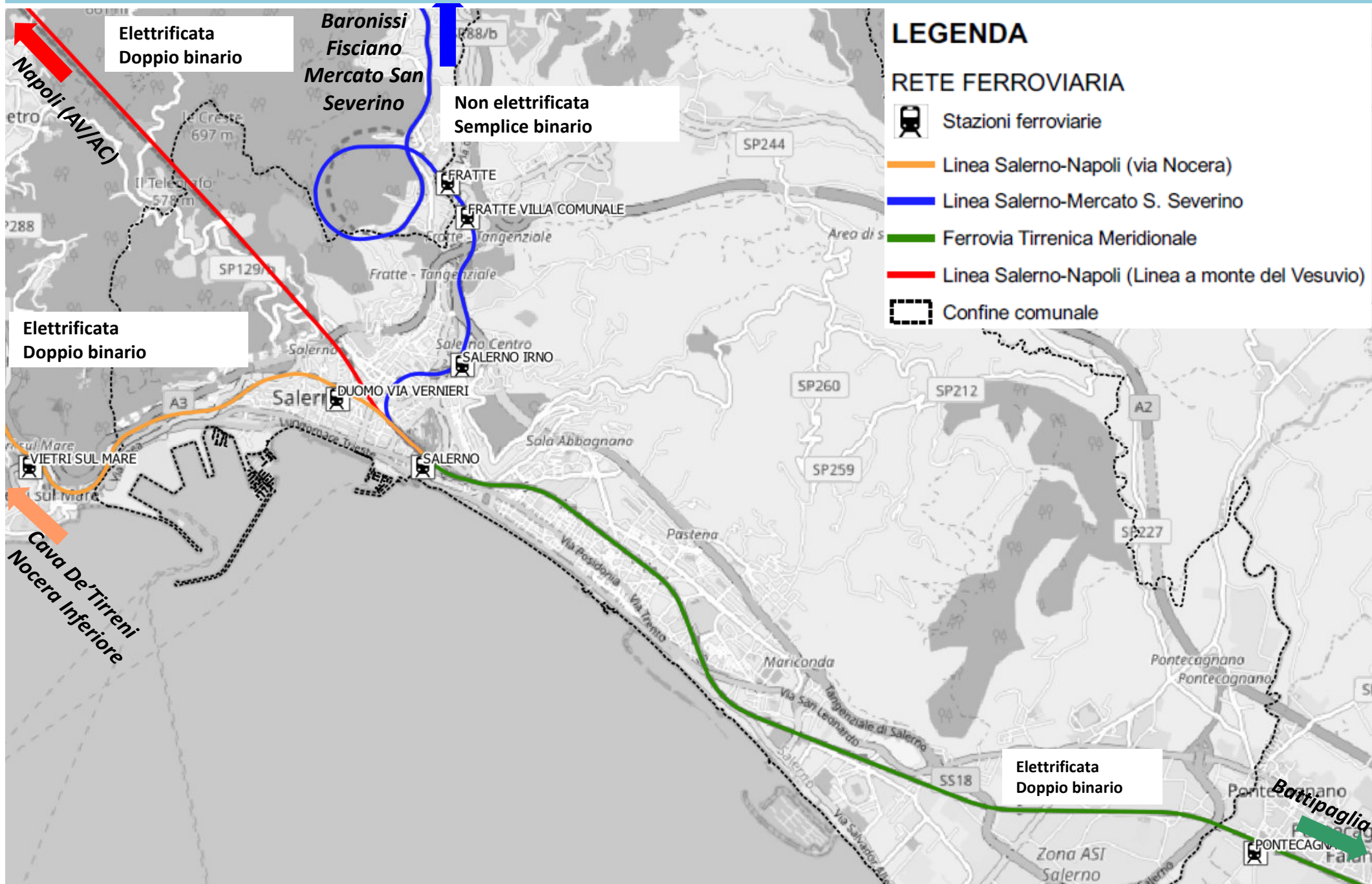


Intermodalità universale e tariffazione integrata: Il paradigma Salerno

PRIMO spostamento	SECONDO spostamento	TERZO spostamento
		
		
		
		
		
	MULTI - MODAL - TRANSIT	

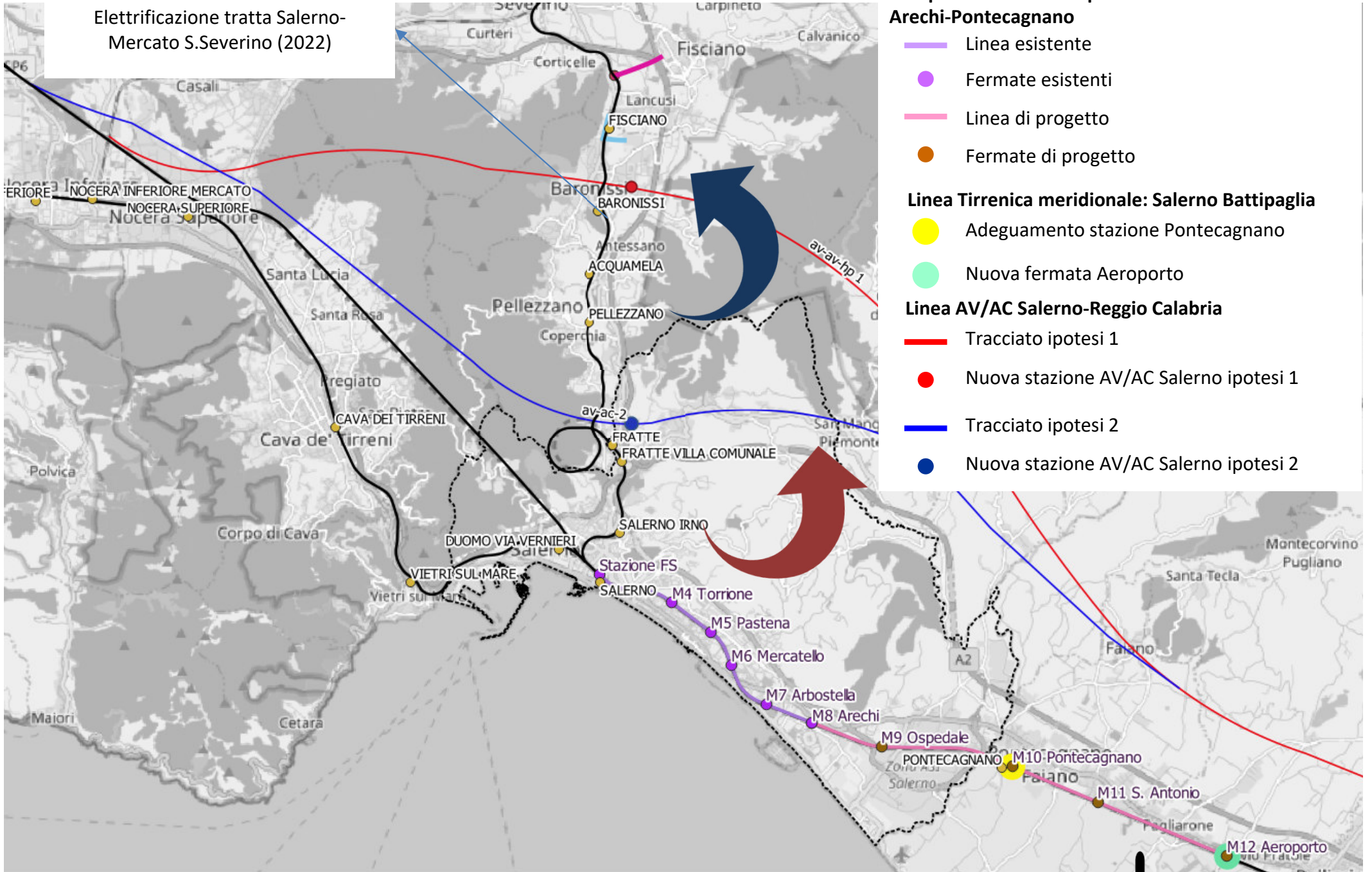


IL LAYER DEL FERRO – LINEE FERROVIARIE ESISTENTI



IL SISTEMA DEL FERRO DI AREA VASTA E COMUNALE

Elettificazione tratta Salerno-Mercato S. Severino (2022)



Completamento metropolitana di Salerno: tratta Arechi-Pontecagnano

- Linea esistente
- Fermate esistenti
- Linea di progetto
- Fermate di progetto

Linea Tirrenica meridionale: Salerno Battipaglia

- Adeguamento stazione Pontecagnano
- Nuova fermata Aeroporto

Linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria

- Tracciato ipotesi 1
- Nuova stazione AV/AC Salerno ipotesi 1
- Tracciato ipotesi 2
- Nuova stazione AV/AC Salerno ipotesi 2



Salerno Costa d'Amalfi



Sintagma

I RISULTATI DEI LABORATORI PARTECIPATI – TAVOLO 3 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E METROPOLITANA, TPL SU FERRO E SU GOMMA, SISTEMI ETTOMETRICI



CRITICITÀ



assistenza di informazioni sullo stato di occupazione dei parcheggi.

scarso incentivo al TPL

la crescente offerta di sosta disincentiva l'utilizzo del trasporto pubblico

elevato traffico privato che penalizza i tempi di percorrenza del TPL su gomma.

Assenza di info alle stazioni bus;

Troppi parcheggi in città attirano traffico.

Manca interscambio tra tpl e metro e servizi accessori.

Carenza di sinergie istituzionali con Università'.

Carenza di infomobilità' (fermate e percorsi)

Metropolitana non passa alla stazione centrale.

manca canali info-utenza;

Scarsa connessione tra gli studenti che vivono nei campus universitari e la città: gli studenti sono isolati soprattutto nelle ore notturne

manca sistemi di avviso su orari di passaggio dei mezzi pubblici, possibilmente sulle APP degli utenti.

Pochi servizi notturni.

Scarso coordinamento duraturo con comune per piani (PUMS, PAES).
Connessioni con la collina

Manca di coordinamento duraturo con comune per piani (PUMS, PAES).

I RISULTATI DEI LABORATORI PARTECIPATI – TAVOLO 3 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E METROPOLITANA, TPL SU FERRO E SU GOMMA, SISTEMI ETTOMETRICI

Presenza di navette, il sabato e nei giorni festivi, per l'Università

Università sede anche di impianti sportivi che possono rappresentare poli attrattori

Con la futura gara TPL, si potrà aspirare ad un'integrazione di servizi.

OPPORTUNITÀ



RFI può concedere aree per scambio.

A breve ci sarà il servizio a chiamata notturno per il TPL

Possibilità di candidare Salerno a progetti regionali ed europei sulla mobilità sostenibile.

I RISULTATI DEI LABORATORI PARTECIPATI – TAVOLO 3 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E METROPOLITANA, TPL SU FERRO E SU GOMMA, SISTEMI ETTOMETRICI



PROPOSTE



Creare spazi regolamentati per la sosta libera spazi corsia carrabile.

Aumentare frequenza metropolitana.

Incrementare i bus elettrici.

Necessità di incrementare la frequenza degli autobus

Incremento km di TPL (attualmente inferiori ad altre realtà).

Ridisegno della rete di TPL.

Convenzioni e tariffe agevolate con le società di gestione taxi per categorie fragili e anziani.

Ci vuole comunicazione ("la movida in bus è cool").

Valorizzare la linea bus serale con mercato san Severino;

Informatizzare punti esistenti del trasporto pubblico; informatizzare parcheggi esistenti; informatizzare colonnine bike

Efficienza e puntualità del servizio di trasporto su ferro metropolitano (da potenziare con navette verso e dalle frazioni collinari).

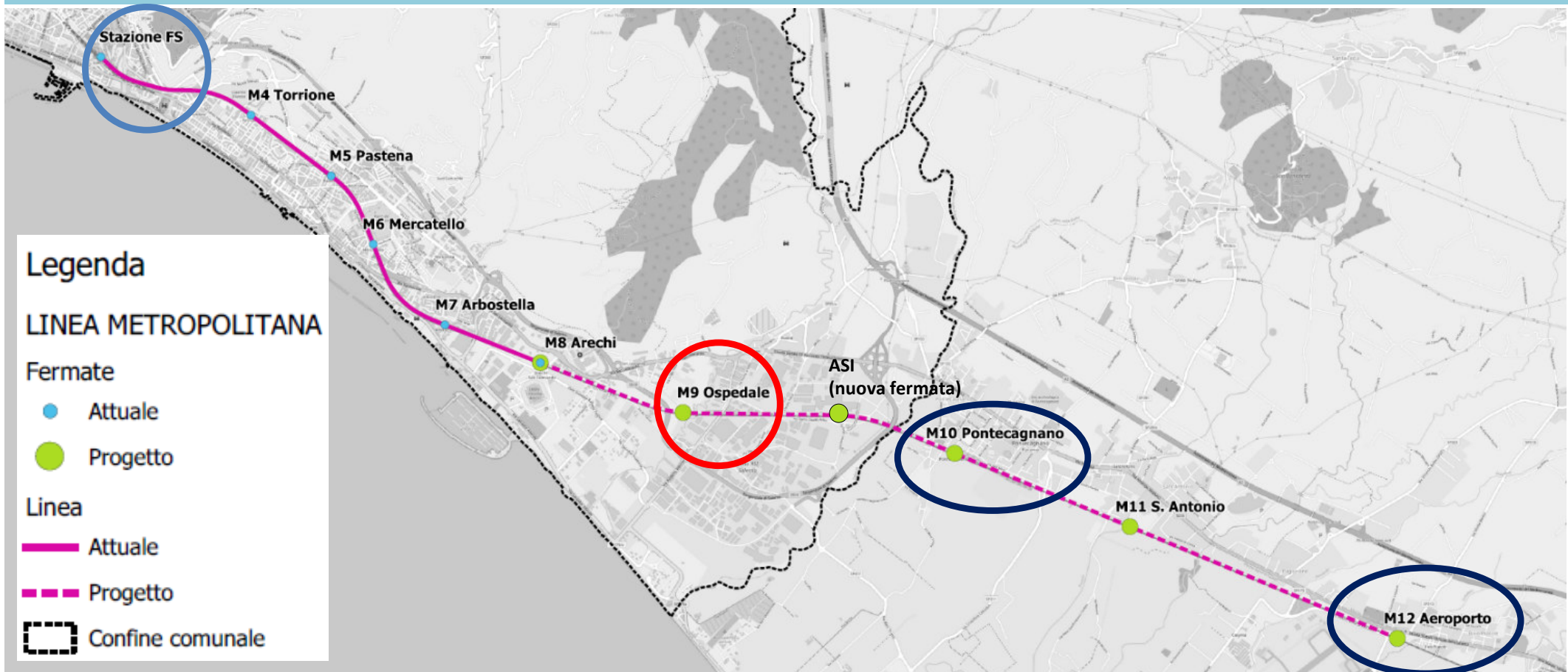
Proporre servizio pubblico sulla costa per valorizzare il HUB (Z.I. - P. Libertà)

Coordinare proposte infomobilità' Quibus Campania STA attrezzando

Accelerare la realizzazione di tracciamento bus sottopasso per collegare stazione e terminal.

Accelerare i tempi della metropolitana con la realizzazione di un prolungamento

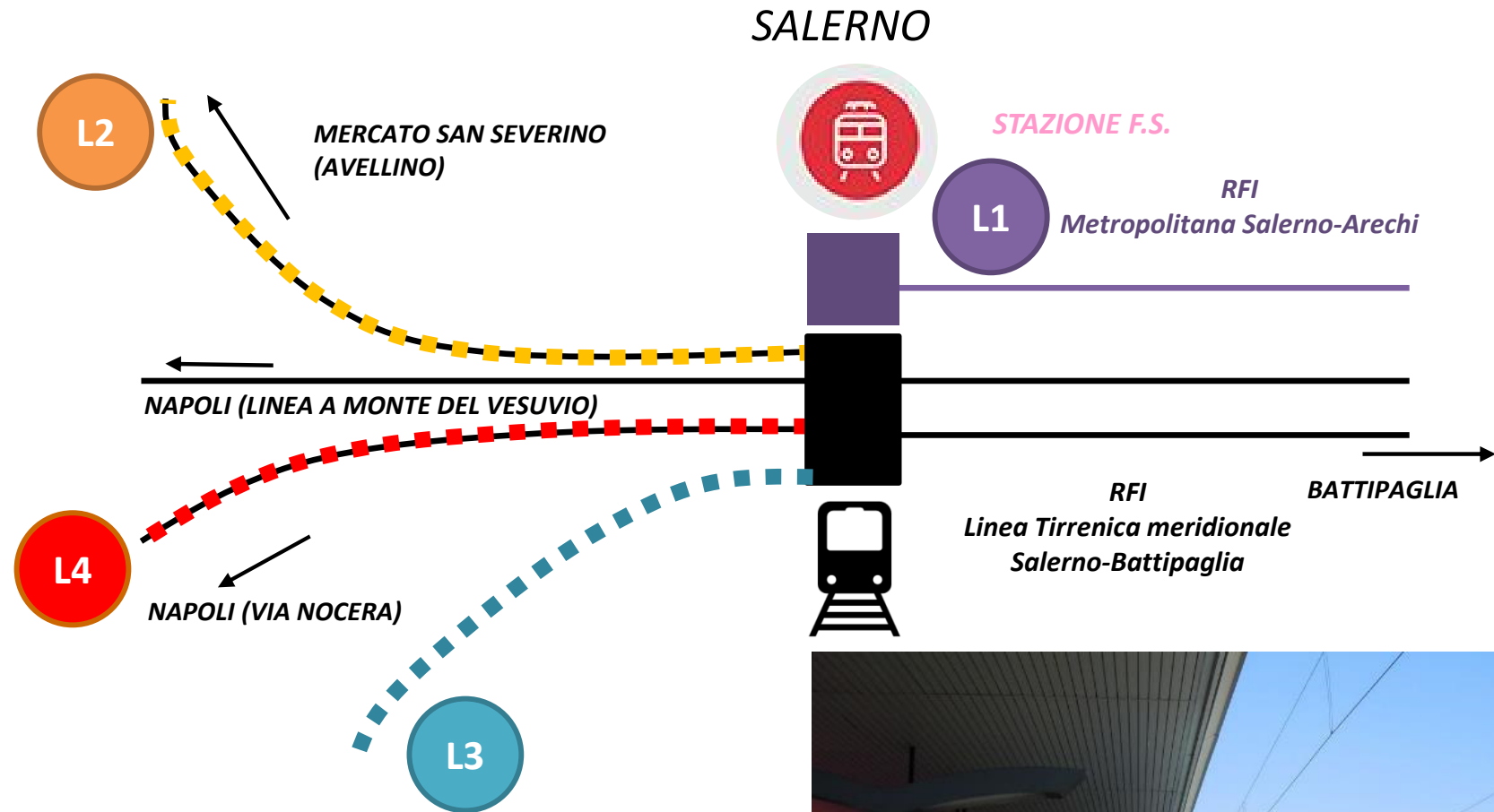
SCAMBIO TRA METROPOLITANA E SISTEMA FERROVIARIO



- Scambio attuale Tirrenica – Linea metropolitana
- Scambio di progetto Tirrenica – Linea metropolitana, da progetto del prolungamento della metropolitana Arechi-Pontecagnano Aeroporto
- **PROPOSTA PUMS:** nuovo scambio tra Tirrenica e Linea metropolitana (proposta di nuova fermata RFI sulla linea Tirrenica Salerno-Battipaglia)

In prospettiva, con la realizzazione della nuova linea AV/AC occorre agevolare lo scambio tra i servizi regionali sulla linea Tirrenica Salerno-Battipaglia e il servizio metropolitano

SCAMBIO TRA METROPOLITANA E SISTEMA FERROVIARIO DI SALERNO

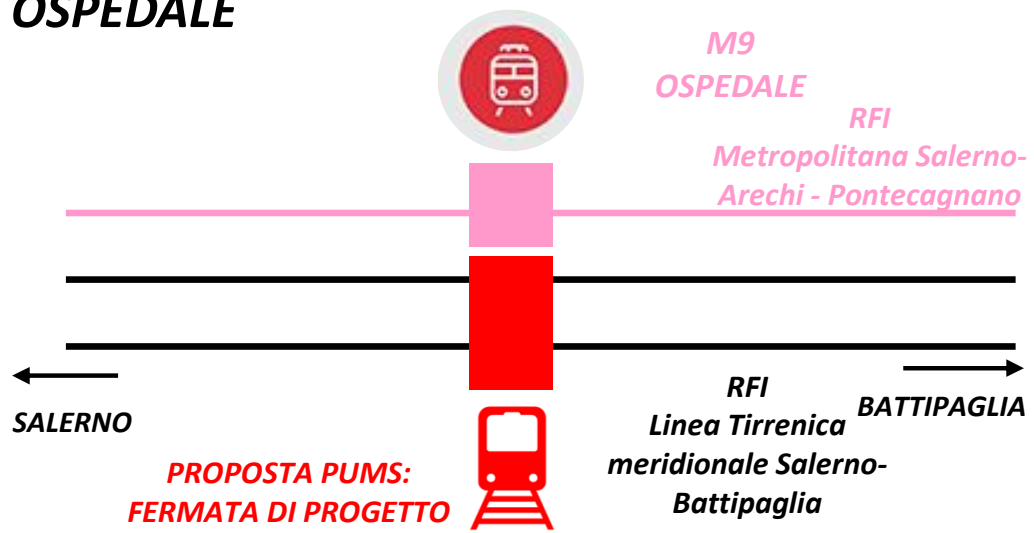


LA METRO PARTE E ARRIVA AL BINARIO 7
SUD DI SALERNO

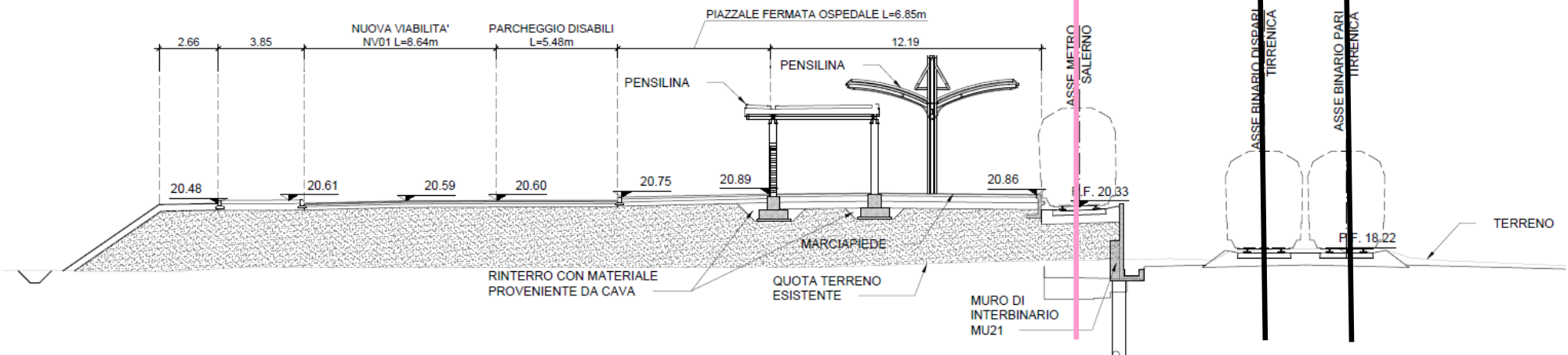


PROPOSTA PUMS: SCAMBIO TRA METROPOLITANA E SISTEMA FERROVIARIO A M9 OSPEDALE

OSPEDALE

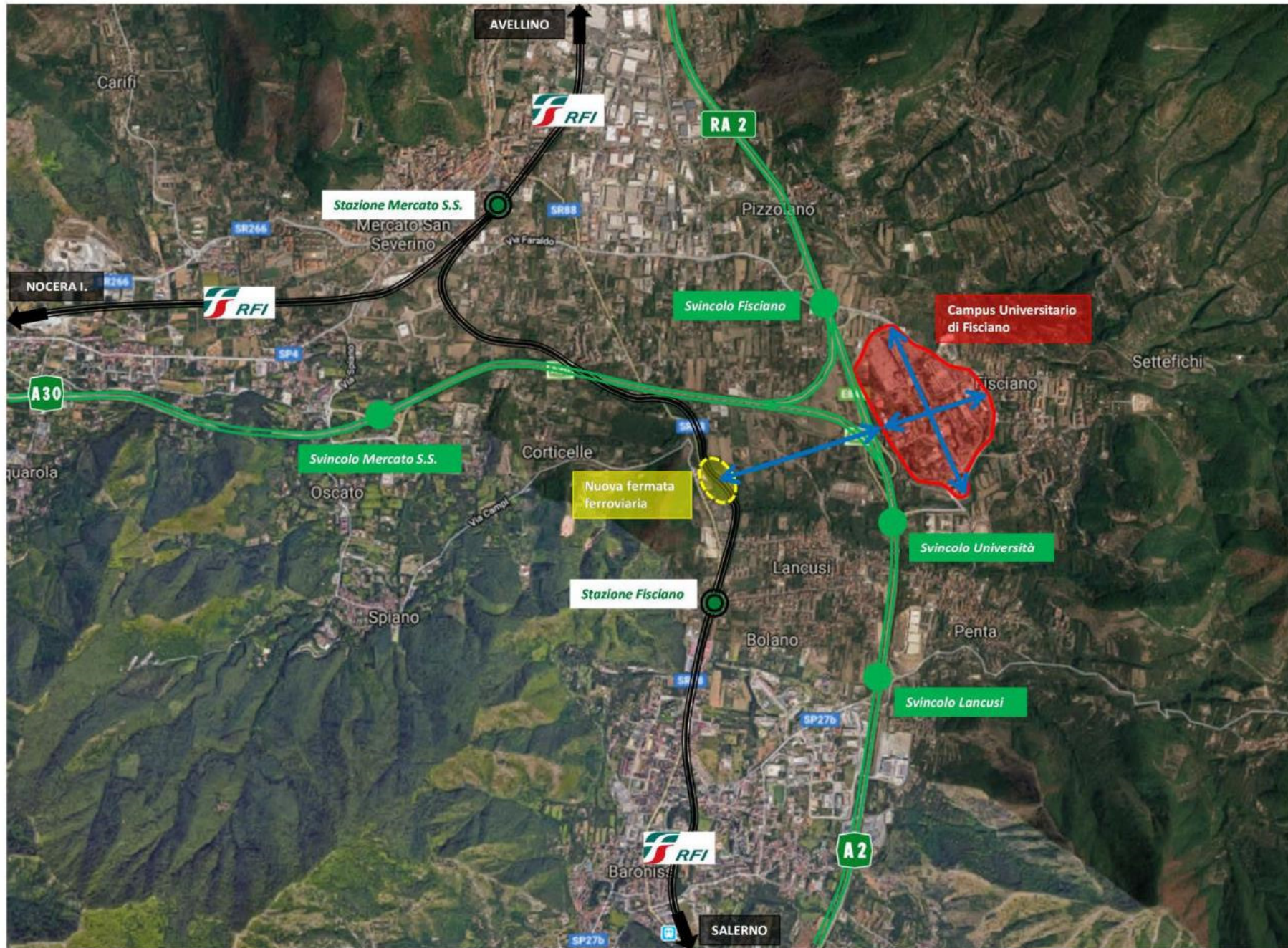


**PROPOSTA PUMS:
FERMATA DI PROGETTO
SU LINEA TIRRENICA
SALERNO-BATTIPAGLIA**



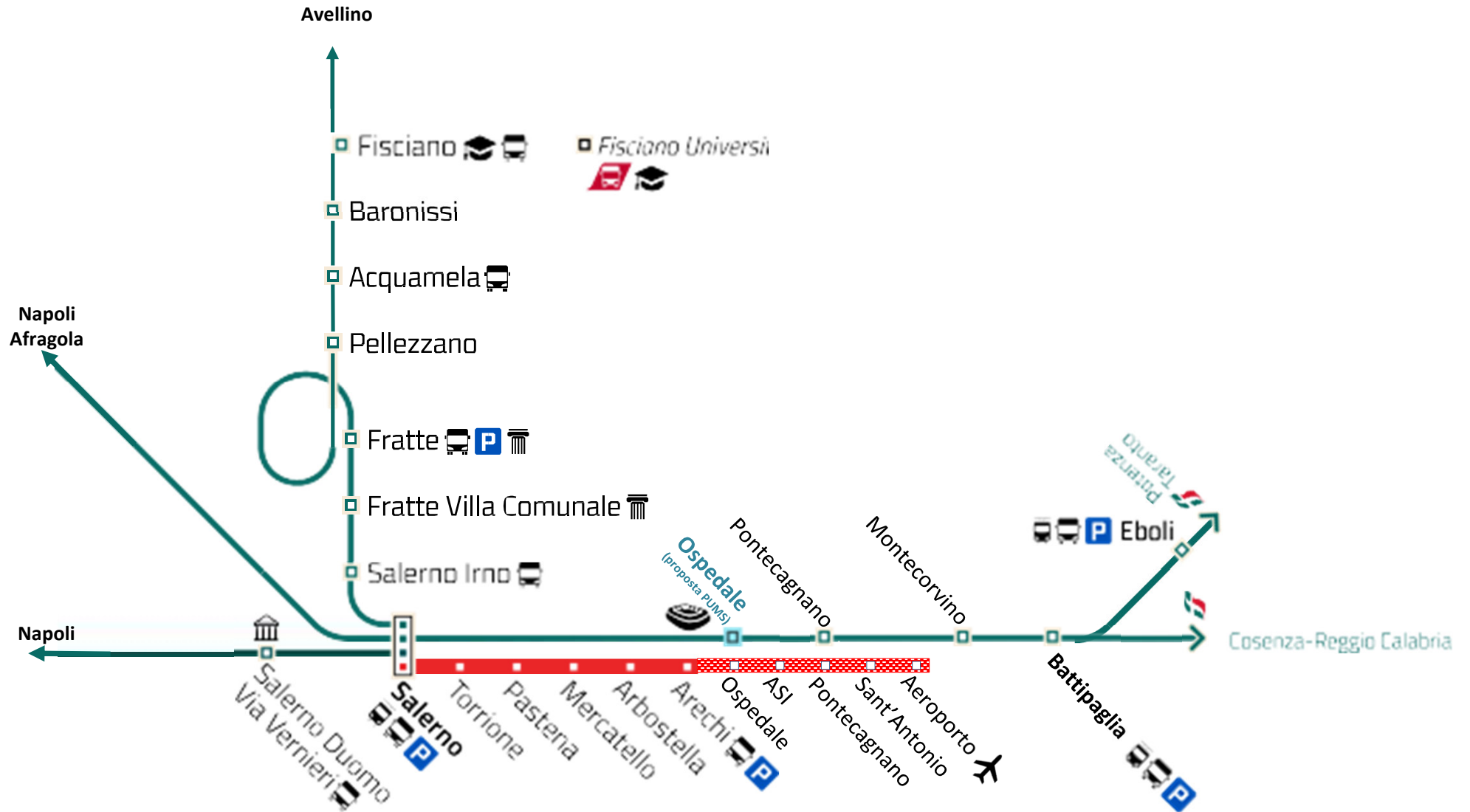
**PROPOSTA PUMS:
FERMATA DI PROGETTO
SU LINEA TIRRENICA
SALERNO-BATTIPAGLIA**




LE UNIVERSITÀ SI SALDANO ALLA CITTÀ COLLEGAMENTO CON IL CAMPUS DI FISCIANO E BARONISSI



RETE METROPOLITANA DI SALERNO

Diagramma di Beck



-  Linee ferroviarie regionali
-  Servizio metropolitano esistente Salerno-Stadio Arechi
-  Servizio metropolitano di progetto Stadio Arechi-Aeroporto

NUOVI PROFILI DI ACCESSIBILITA' ALLE FERMATE DELLA LINEA METROPOLITANA DI SALERNO



ASCENSORE VERTICALE TRA VIA RAFFAELE SCHIAVONE E VIA SANT'EUSTACHIO

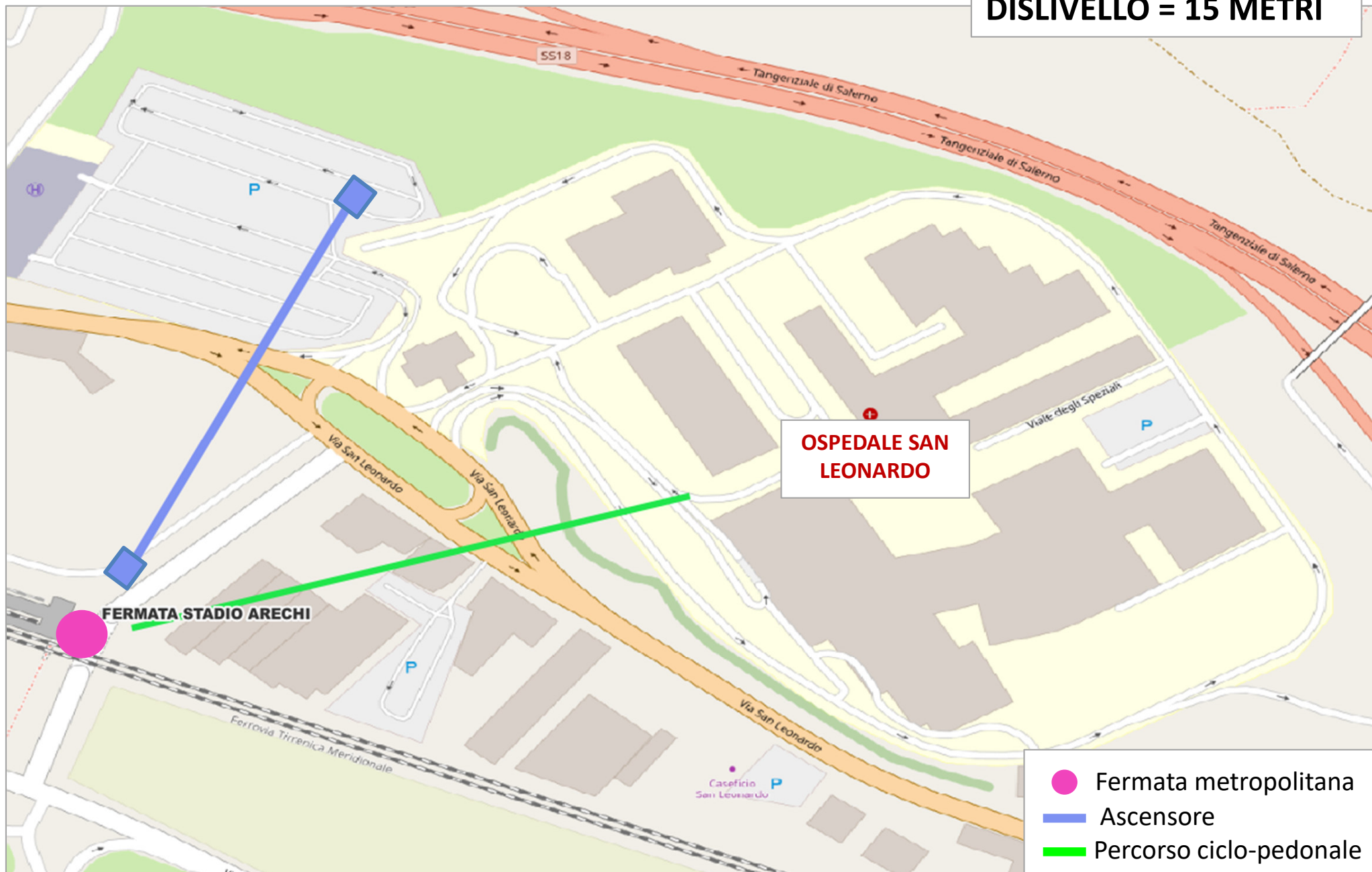


ASCENSORE VERTICALE TRA VIA MARTIN LUTHER KING E VIA FRATELLI CERVI



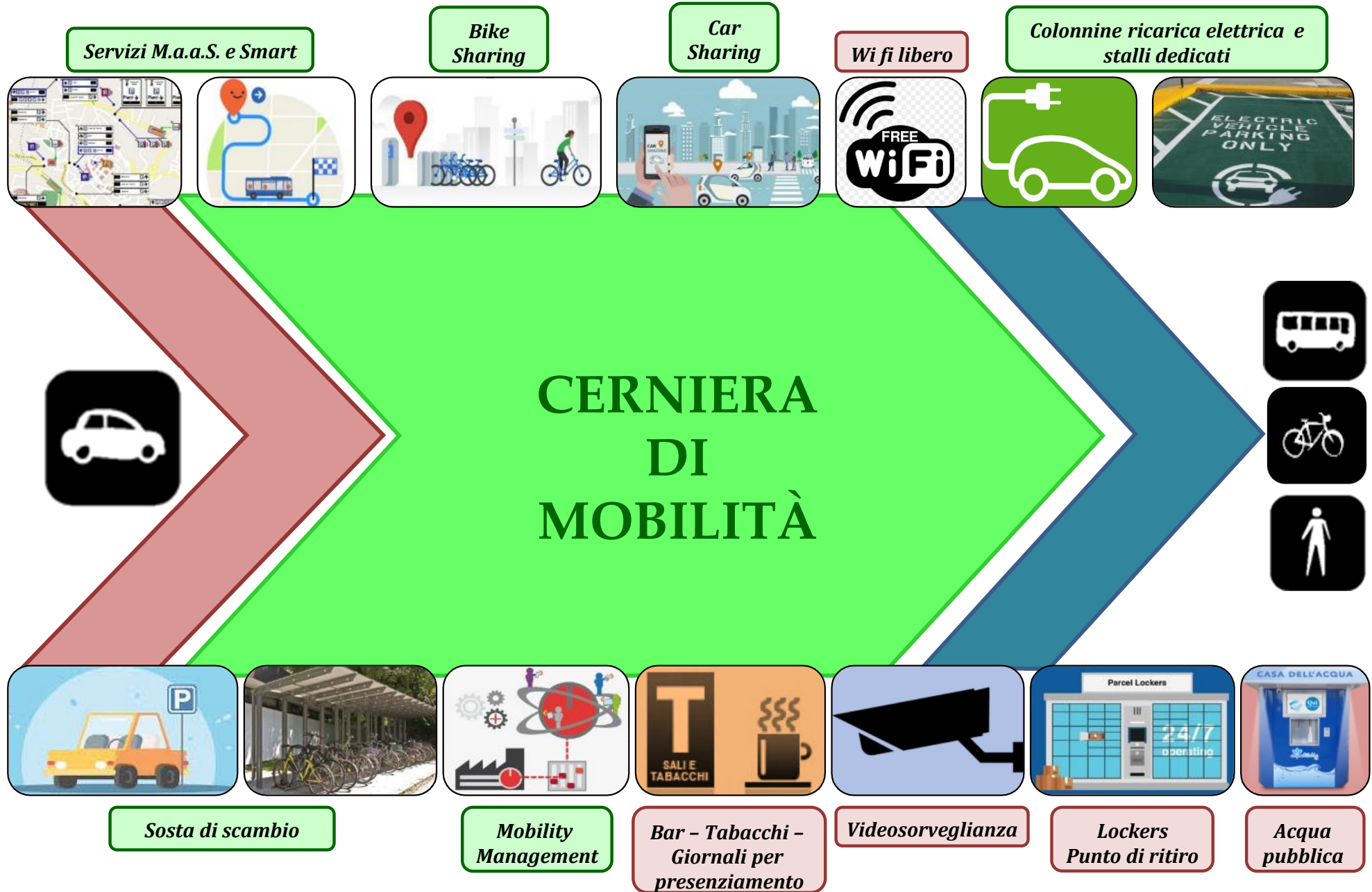
ASCENSORE VERTICALE TRA LA FERMATA STADIO ARECHI E L'INGRESSO DELL'OSPEDALE SAN LORENZO

DISLIVELLO = 15 METRI



SOSTA E CERNIERE DI MOBILITÀ

HUB INTERMODALI DI SCAMBIO TRA LA ZONA ORIENTALE E IL CENTRO URBANO DAI PARCHEGGI DI SCAMBIO ALLE CERNIERE DI MOBILITÀ

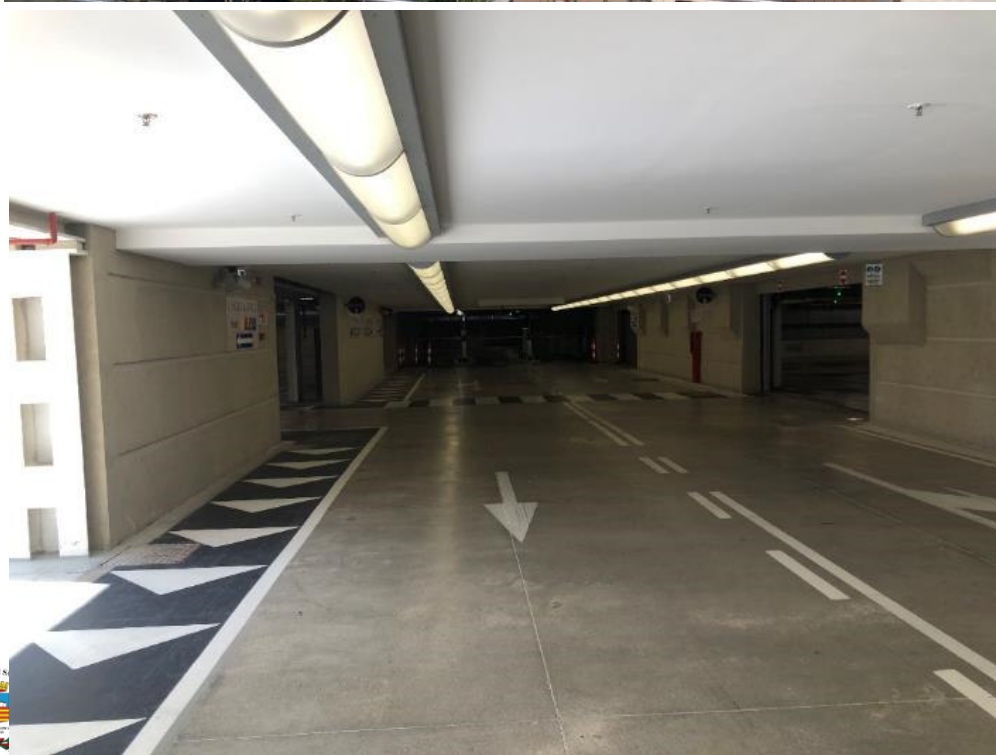


Salerno città intermodale: cerniere di primo e secondo livello

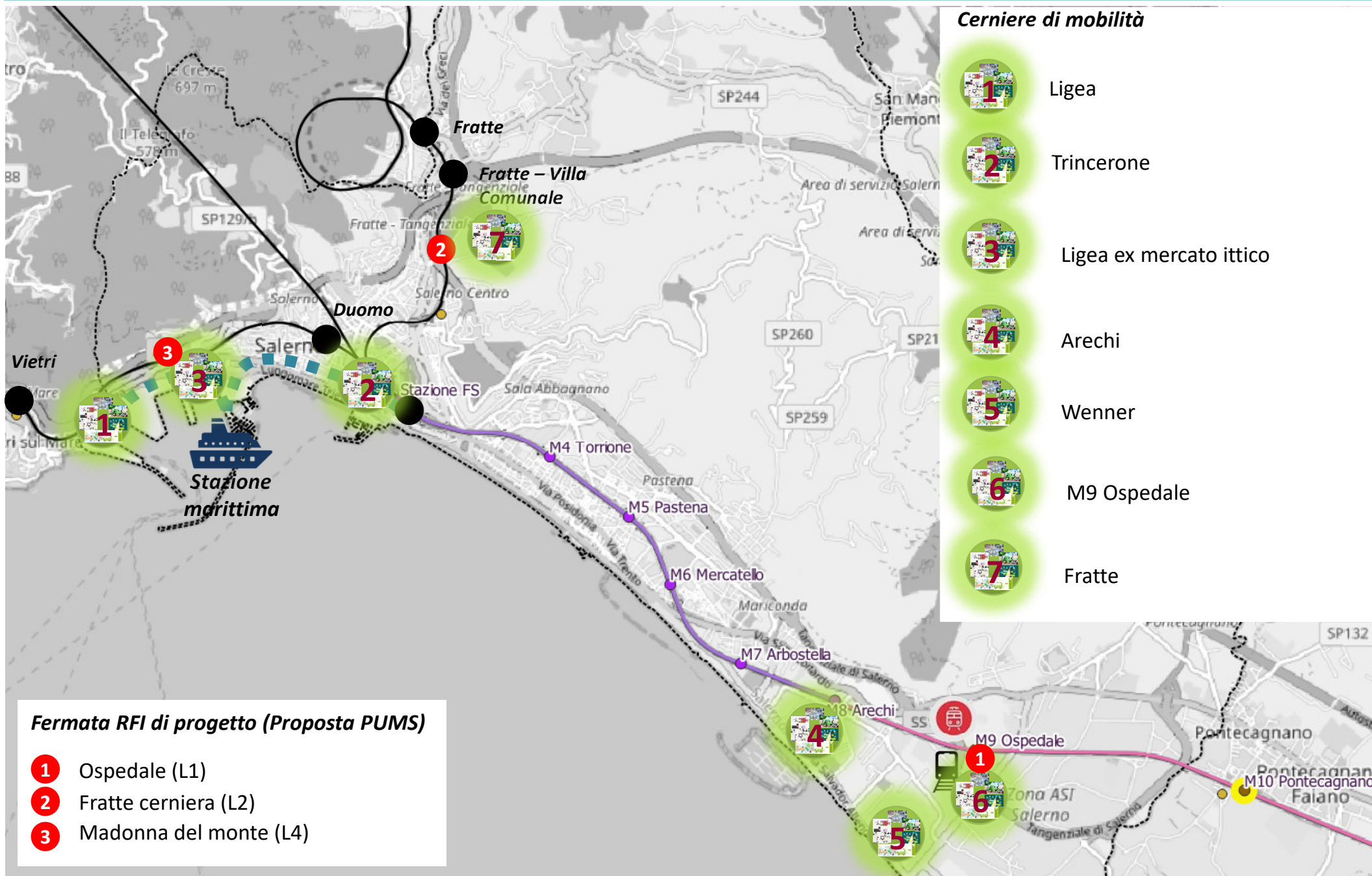
L'esempio di Perugia e la cerniera di mobilità di Piano di Massiano



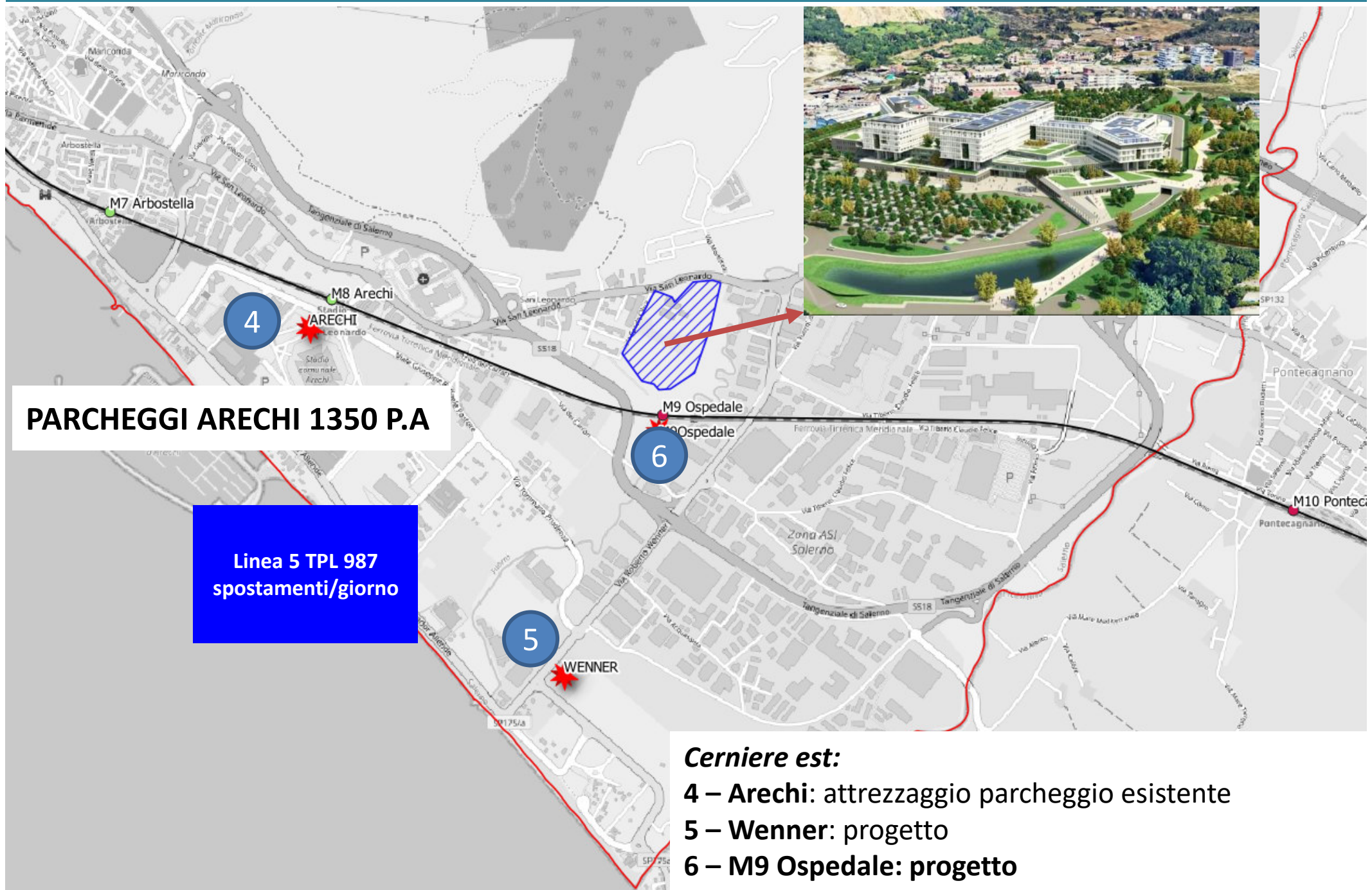
PARCHEGGIO LIBERTÀ E LA NUOVA PIAZZA SUL MARE



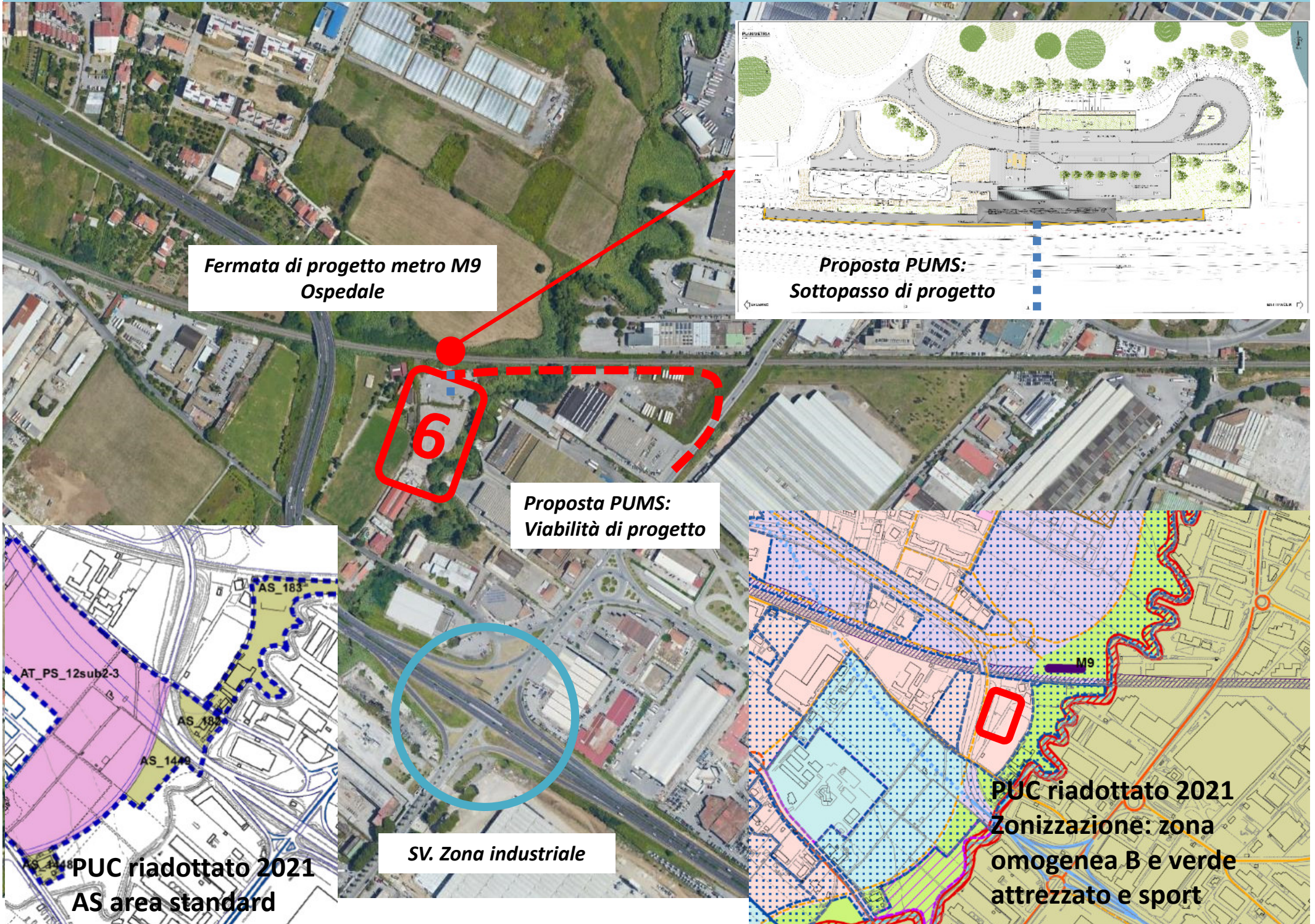
LE CERNIERE DI MOBILITÀ



CERNIERE EST



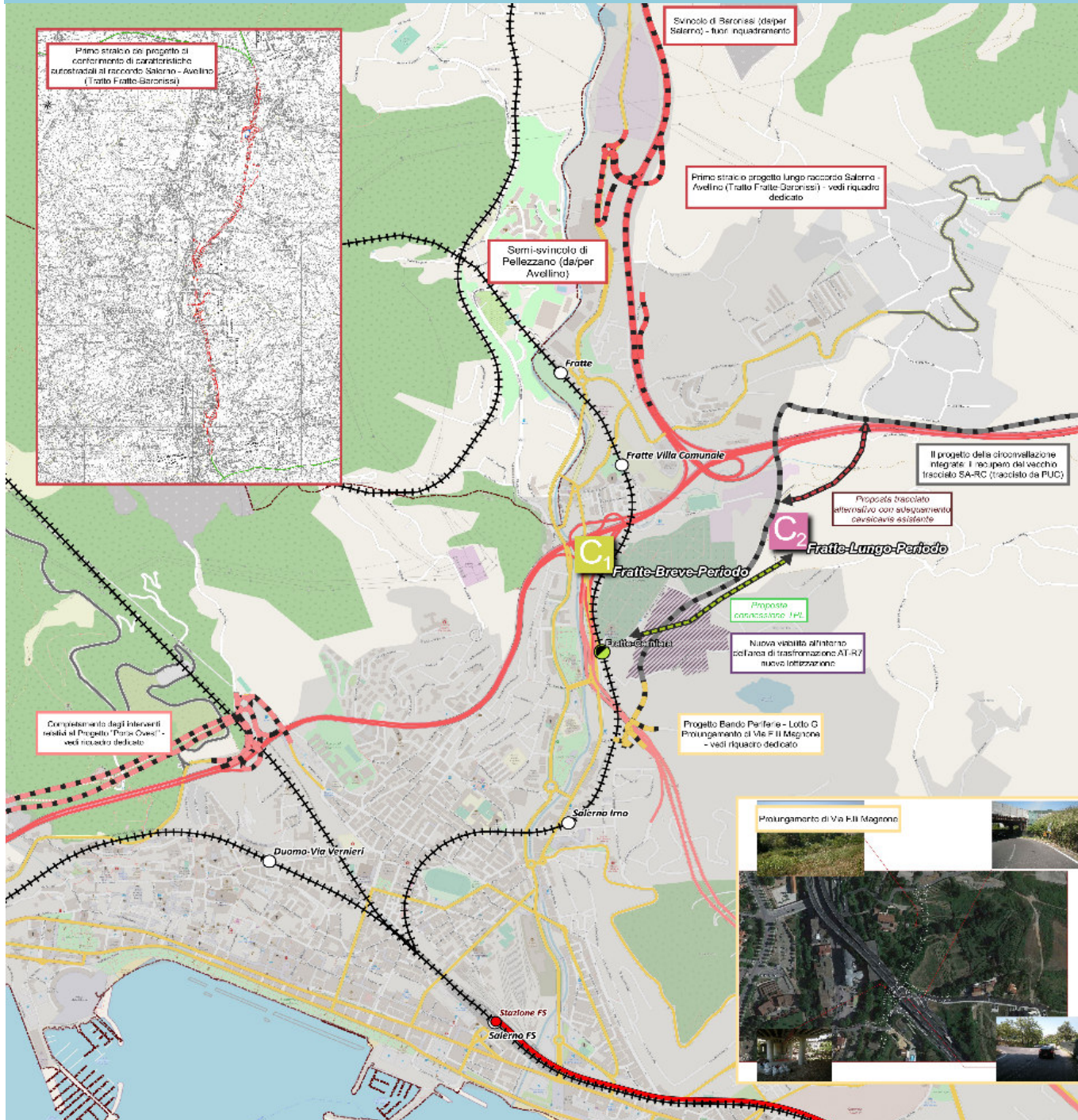
CERNIERA 6 - M9 OSPEDALE



CERNIERA NORD



CERNIERA DI MOBILITÀ DI FRATTE



LEGENDA

Cerniere di mobilità

- C₁** Fratte-Breve-Periodo
- C₂** Fratte-Lungo-Periodo

Rete TPL sede fissa

Rete ferroviaria

- Stazioni ferroviarie

- +++ Ferrovie

stazioni metropolitana

- Attuale

metropolitana

- Attuale

Rete stradale principale

- Autostrada - Tipo A
- Strada extrarubana principale - Tipo B
- Strada extraurbana secondaria - Tipo C
- Strada Urbana di quartiere - Tipo E

Principali Interventi

Intervento di trasformazione urbanistica

- /// AT_R7

Principali interventi sulla rete stradale

- C-SA_AV-autostrada
- C-Recupero SA_RC-daPUC
- C-Bando Periferie-Lotto G
- C-Porta Ovest

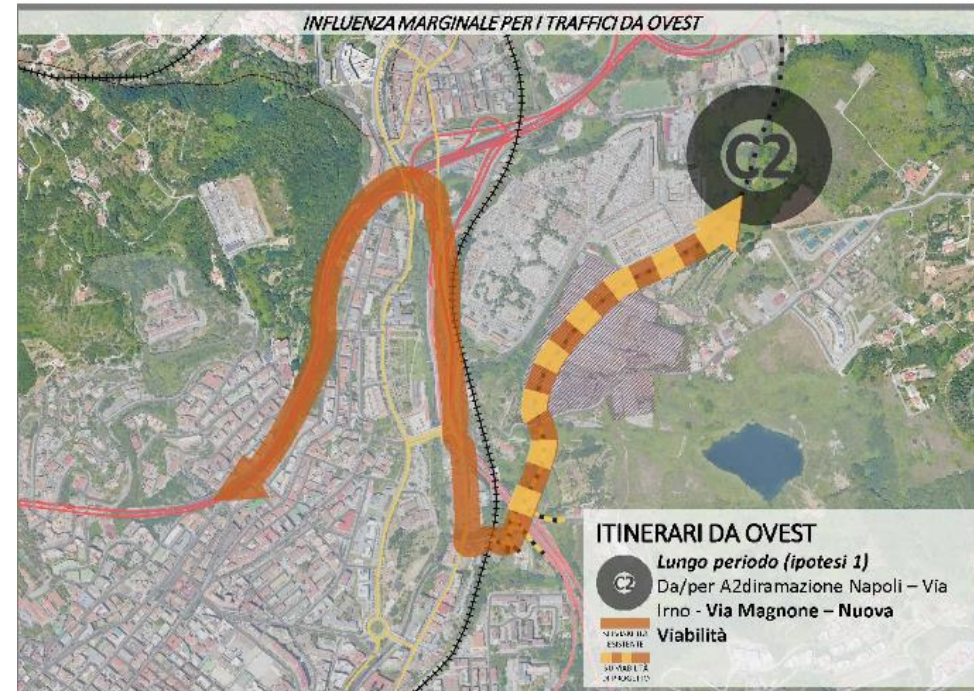
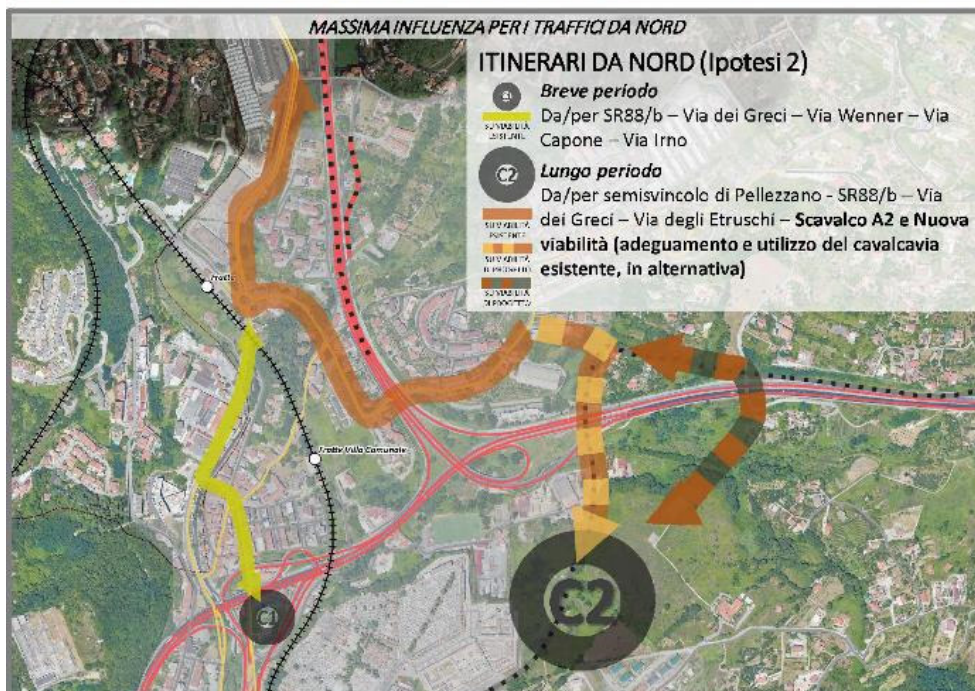
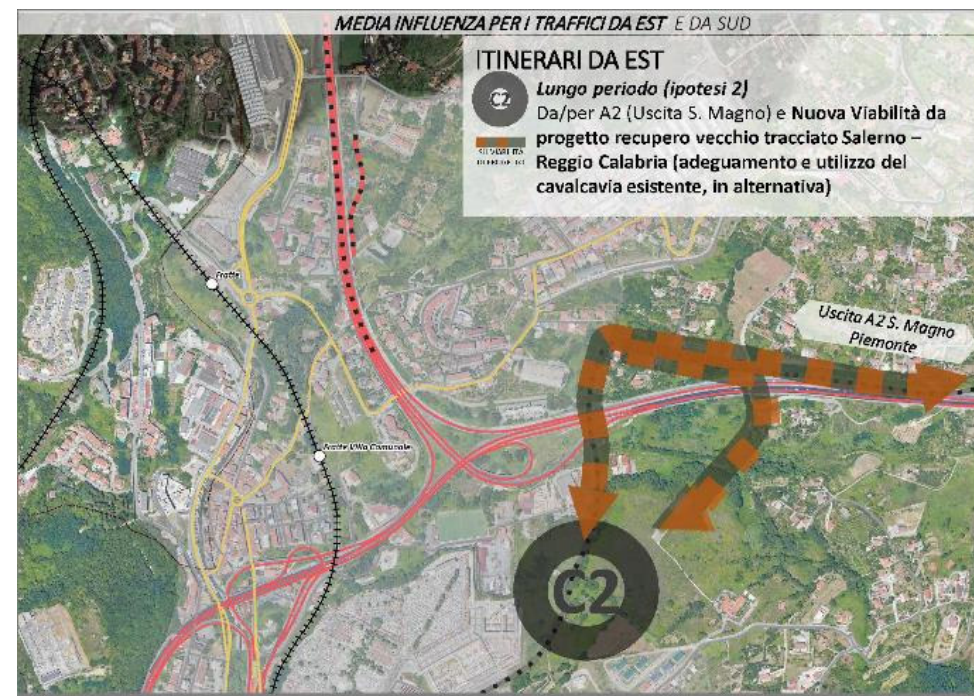
Stazioni RFI proposte dal PUMS

- Fratte-Cerniera

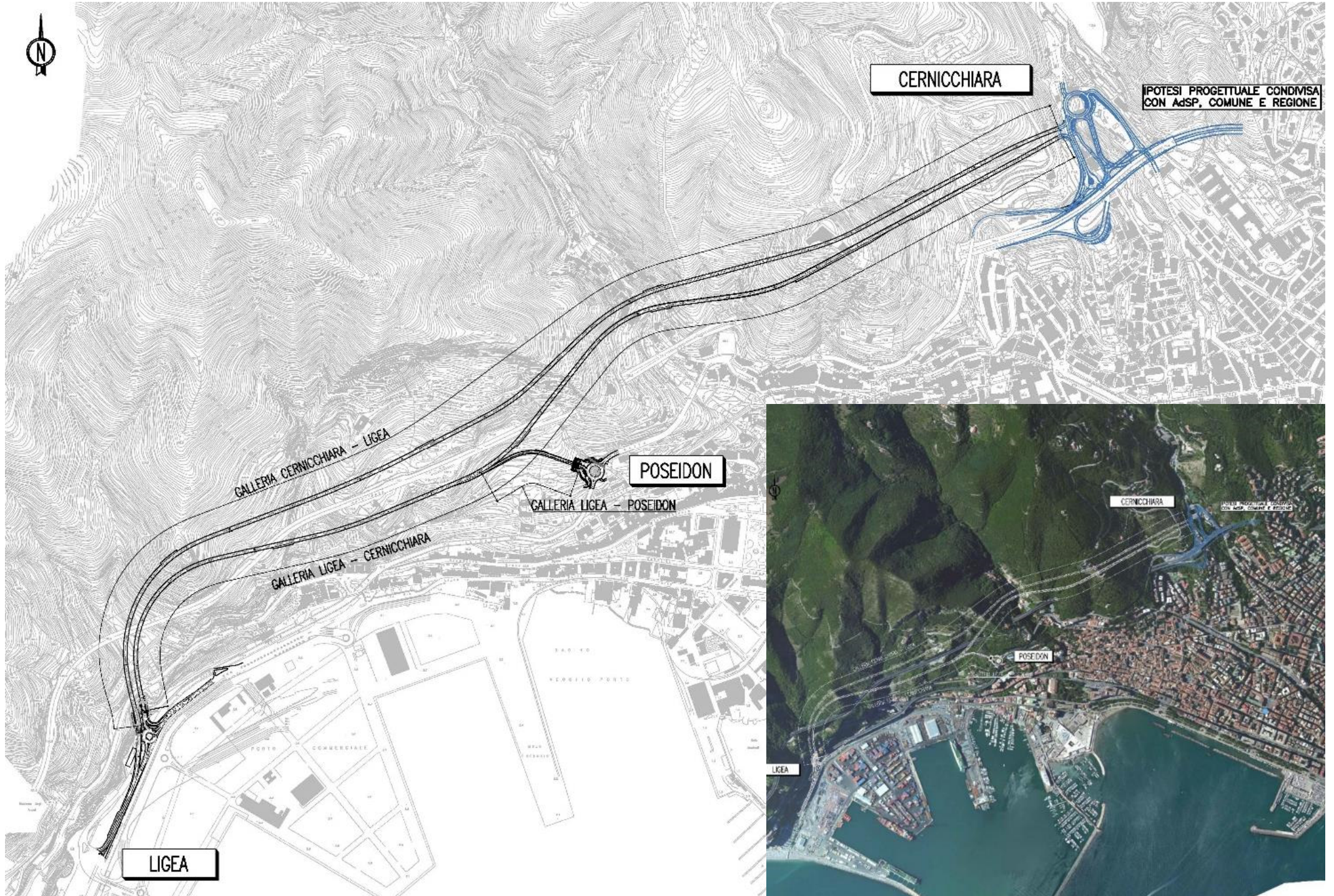
Delimitazioni territoriali

- Confini Comunali
- Centri abitati da PUC

CERNIERA DI MOBILITÀ DI FRATTE: ITINERARI DI INGRESSO/USCITA



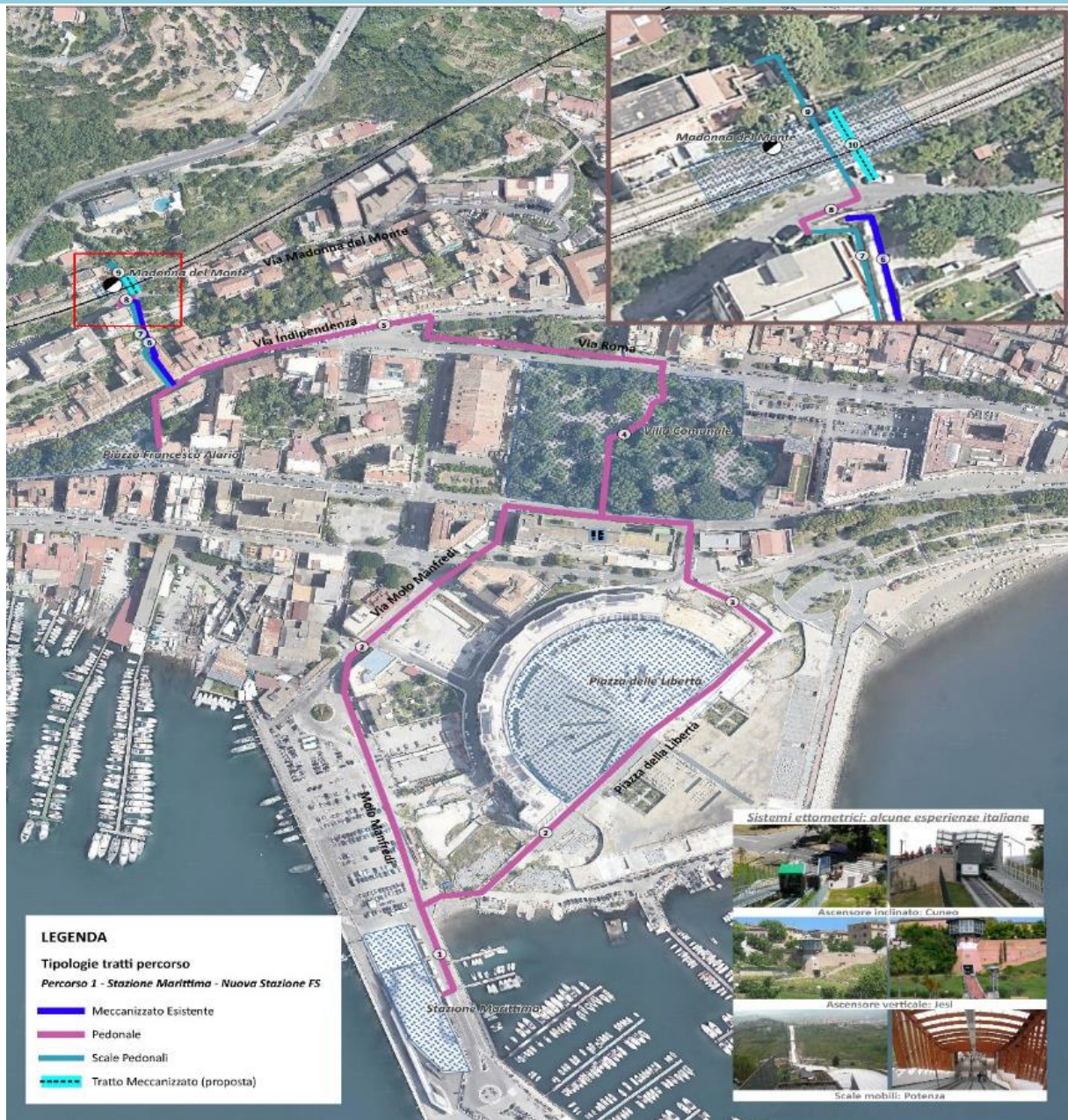
NUOVE ACCESSIBILITÀ AL PORTO PROGETTO SALERNO PORTA OVEST



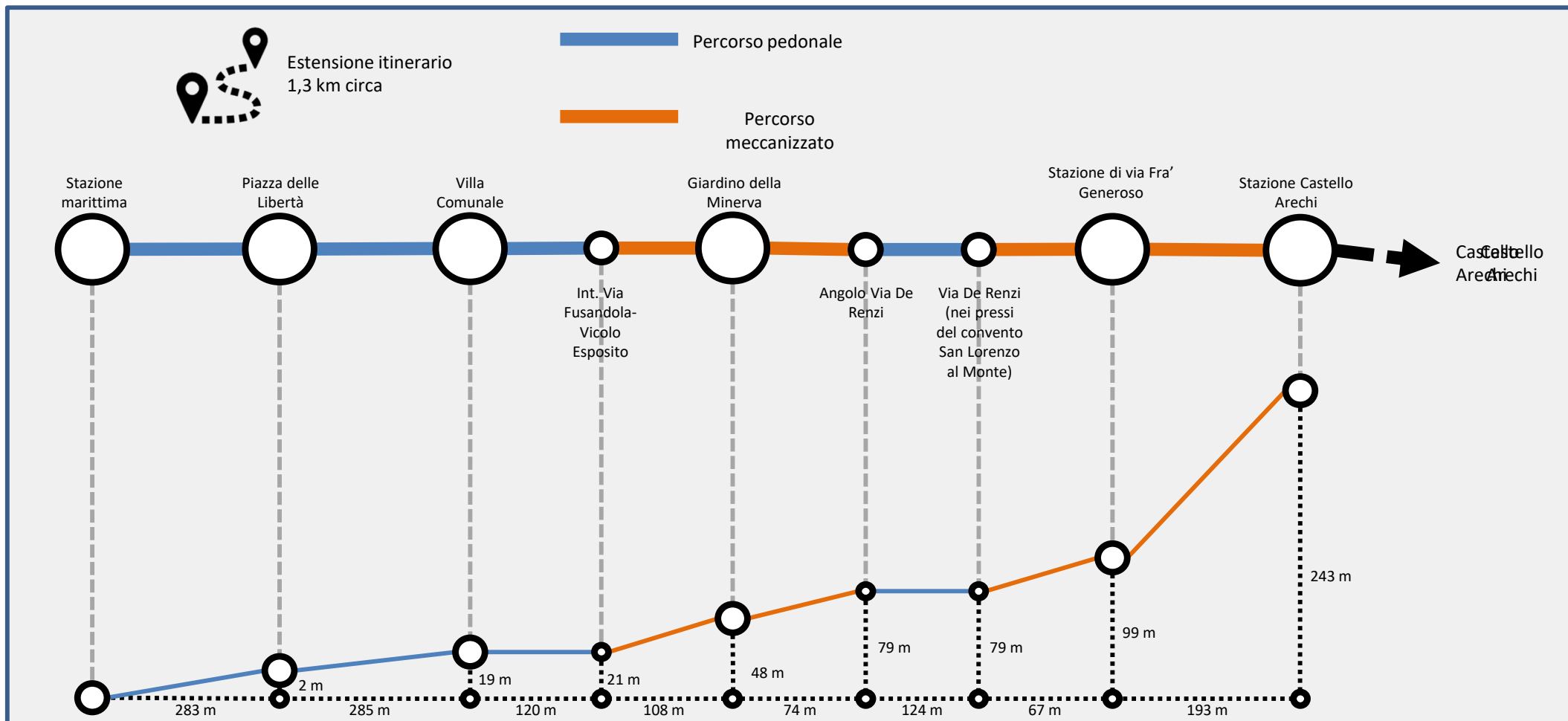
I SISTEMI ETTOMETRICI

IPOSTESI DI SISTEMI ETTOMETRICI:

ITINERARIO 1: Stazione Marittima – P.zza Libertà – Via Indipendenza – Scale mobili esistenti – Nuova fermata Madonna del Monte

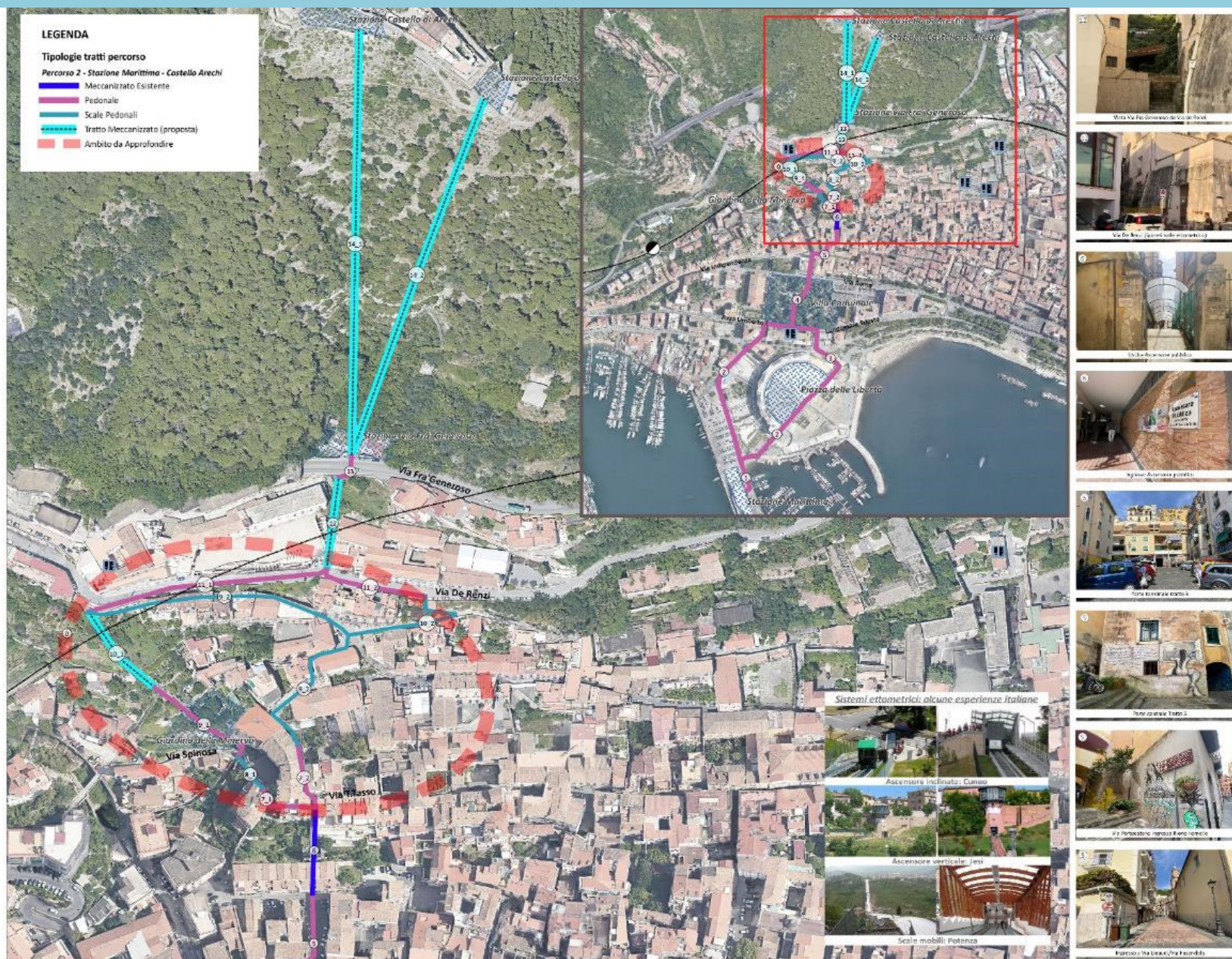


IPOSTESI DI SISTEMI ETTOMETRICI: ITINERARIO 1: Stazione Marittima-Castello Arechi – Ipotesi 1

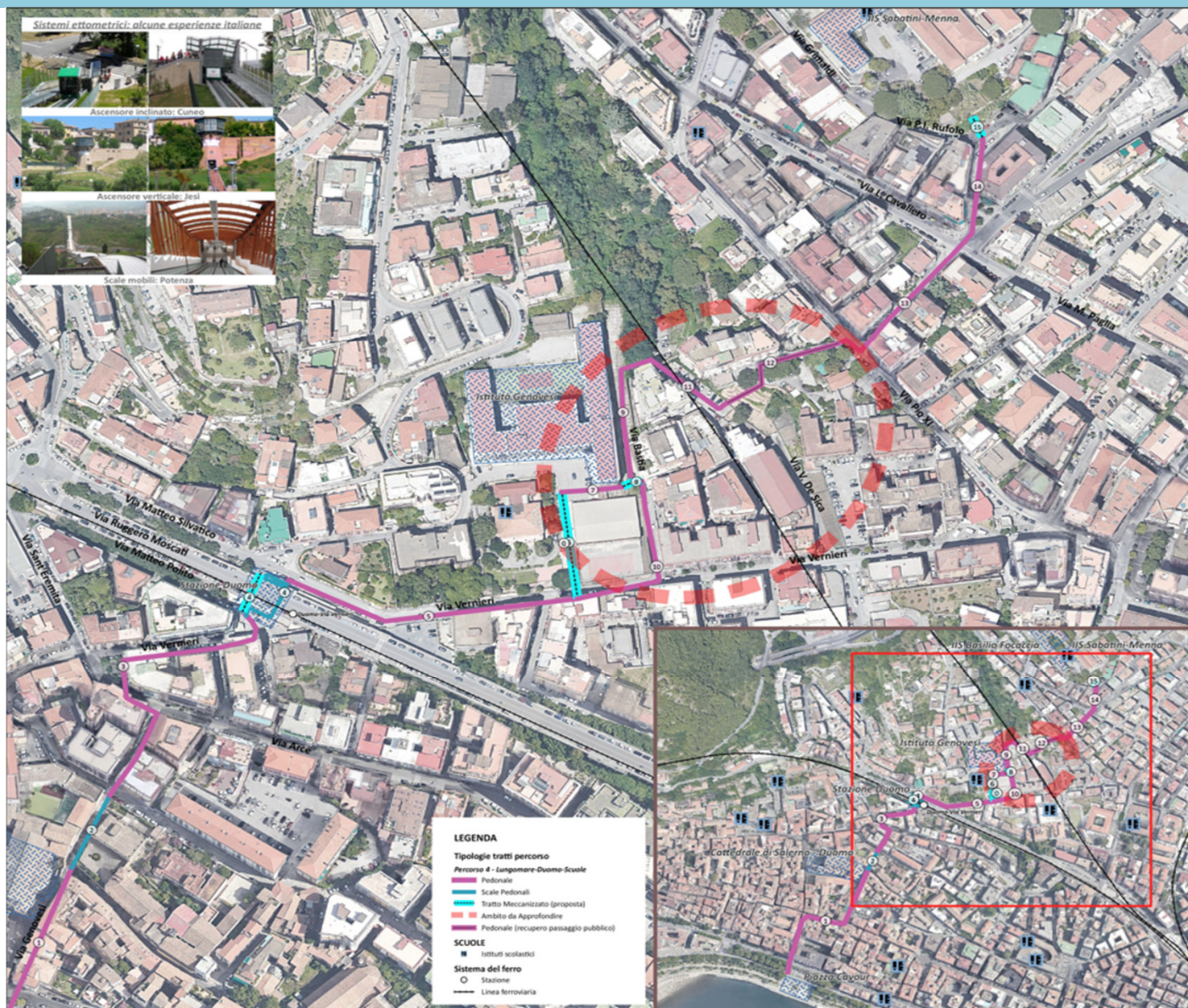


IPOSTESI DI SISTEMI ETTOMETRICI:

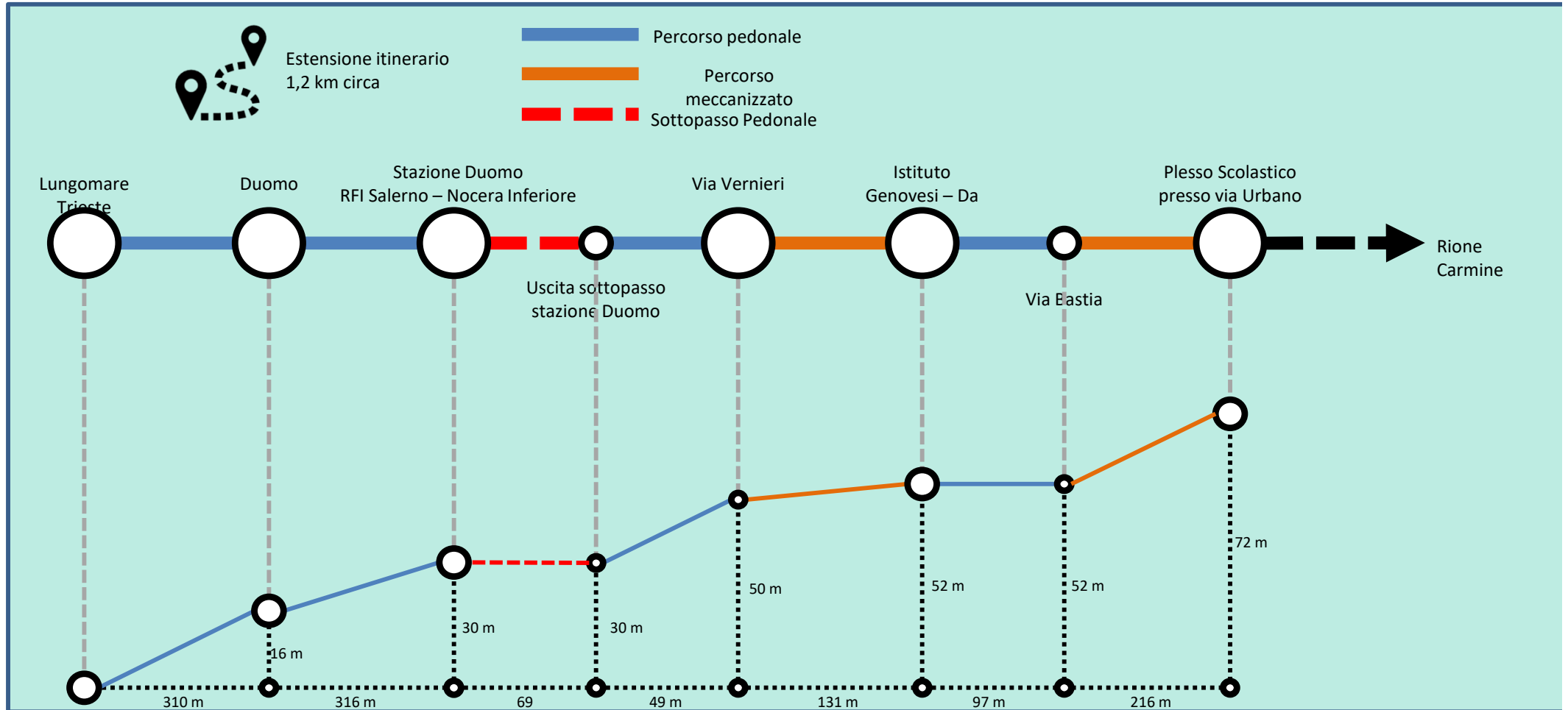
ITINERARIO 2: Stazione Marittima – P.zza Libertà – Giardini della Minerva – Via De Renzi – Via Frà Generoso – Castello di Arechi



I POTESI DI SISTEMI ETTOMETRICI: ITINERARIO 4: Lungomare (Piazza Cavour) – Stazione FS Duomo – Plesso scolastico Via Vernieri – Istituti scolastici/Quartiere Carmine



IPOSTESI DI SISTEMI ETTOMETRICI: ITINERARIO 2: Lungomare Trieste -Rione Carmine



I POTESI DI SISTEMI ETTOMETRICI: ITINERARIO 5: Lungomare Tafuri (impianti sportivi) – Caserma d'Avossa – Via Ottavio De Sica (Park) – Via Mattia Farina/Torrione Alto/Sala Abbagnano



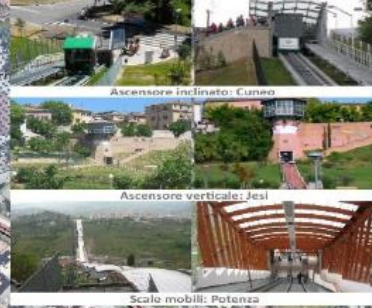
LEGENDA

Tipologie tratti percorso
Percorso 5 - Impianti Sportivi-Sala Abbagnano

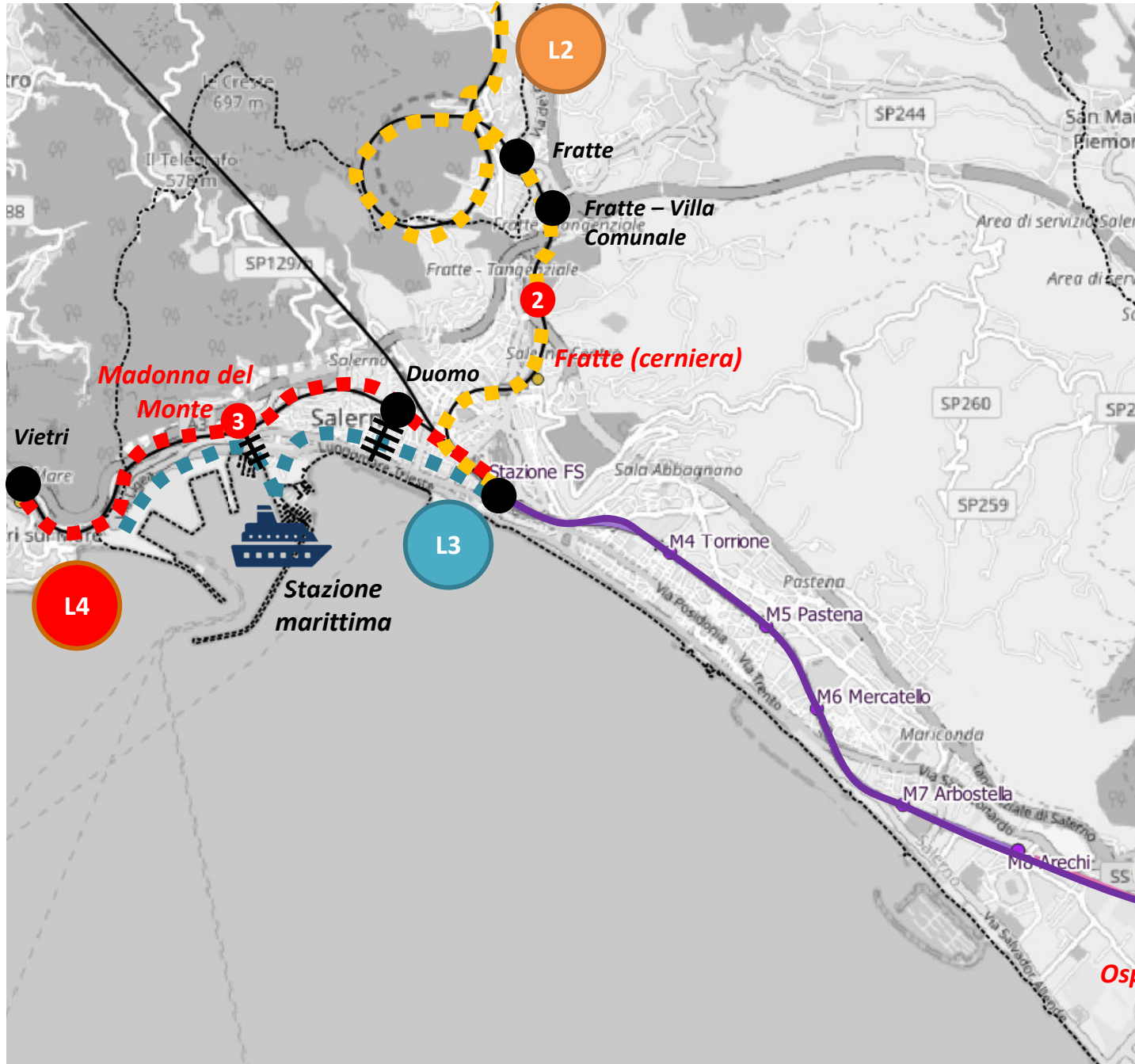
- Pedonale
- Scale Pedonali
- - - Tratto Meccanizzato (proposta)
- Ambito da Approfondire



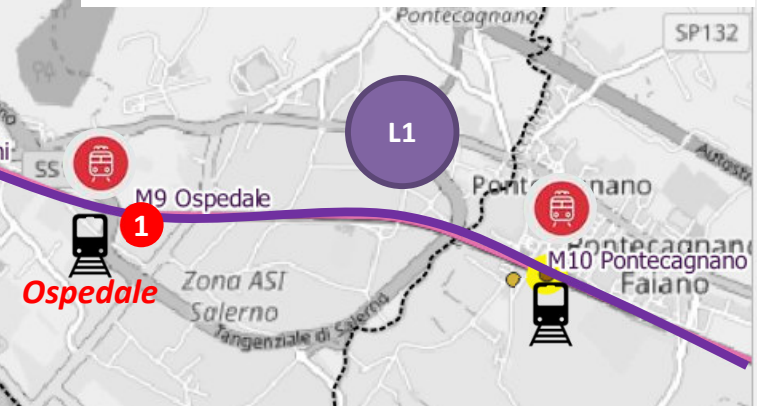
Sistemi ettometrici: alcune esperienze italiane



IL NUOVO SISTEMA SU FERRO E IN SEDE PROTETTA, NUOVE FERMATE, IL SISTEMA METROPOLITANO DI AREA VASTA, SISTEMI ETTOMETRICI



-  Scambio Metro-RFI
 -  L1 – Linea Salerno-Aeroporto
 -  L2 – Linea Università
 -  L3 ipotesi Tram del mare/BRT
Nuove fermate diffuse
 -  L4 – Linea intercomunale
 -  Ettometrico proposta PUMS
- Fermata RFI di progetto (Proposta PUMS)**
-  1 Ospedale (L1)
 -  2 Fratte cerniera (L2)
 -  3 Madonna del Monte (L4)



La rete del TPL urbano

LA NUOVA RETE URBANA SU GOMMA: LA RETE ATTUALE

La capillarità della rete urbana

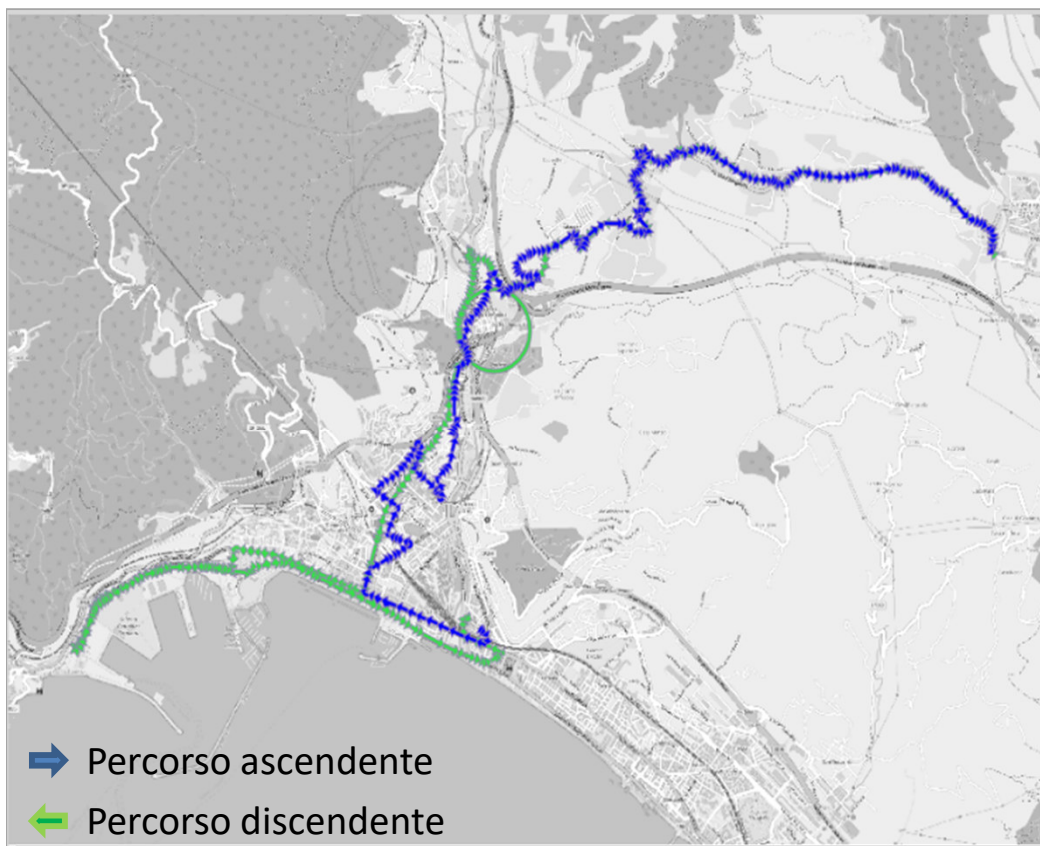


*In blu il percorso ascendente e in verde il percorso discendente

Cod.	Linea
linea 2	Vinciprova - Sordinia (per Via Manganario)
linea 3	Vinciprova - Via Laspro - Seripando
linea 5	Zona Industriale - Ligea - Zona Industriale (circolare)
linea 6	Vinciprova - Centro Sociale
linea 11	S. Eustachio - Fratte
linea 12	S. Eustachio - P.za San Francesco (circolare)
linea 13	Pastena - Giovi - Ogliara
linea 14	Vinciprova - Brignano
linea 15	Vinciprova - Sala Abbagnano - Casa Manzo
linea 16	Pastena - Giovi - Casa Manzo
linea 18	Vinciprova - Cappelle - Matierno (per via Carmine)
linea 19	Vinciprova - Cappelle - Matierno (per via Carmine)
linea 20	Vinciprova - Sordina (per via Irno)
linea 21	Vinciprova - Giovi Altimari
linea 25	Vinciprova - Ospedale S. Leonardo - Monticelli
linea 26	Vinciprova - Sichelgaita - Canalone
linea 28	Vinciprova - Rione Petrosino - Casa Manzo
linea 39	Vinciprova - Seripando
linea 40	S.Eustachio - Ligea - S. Eustachio
linea 41	Vinciprova - Sala Abbagnano
linea 43	Teatro Verdi - Via Madonna del Monte - S. Maria delle Grazie
linea A	Vinciprova - Torrione - Giovi Altimari
linea B	Vinciprova - Brignano - Casa Manzo

La rete attuale urbana di Salerno è stata ricostruita utilizzando i dati forniti in formato GTFS da **Busitalia Campania** e le informazioni presenti sul sito internet www.fsbusitalia.it

Linea 2 Vinciprova – Sordina (per Via Manganario)



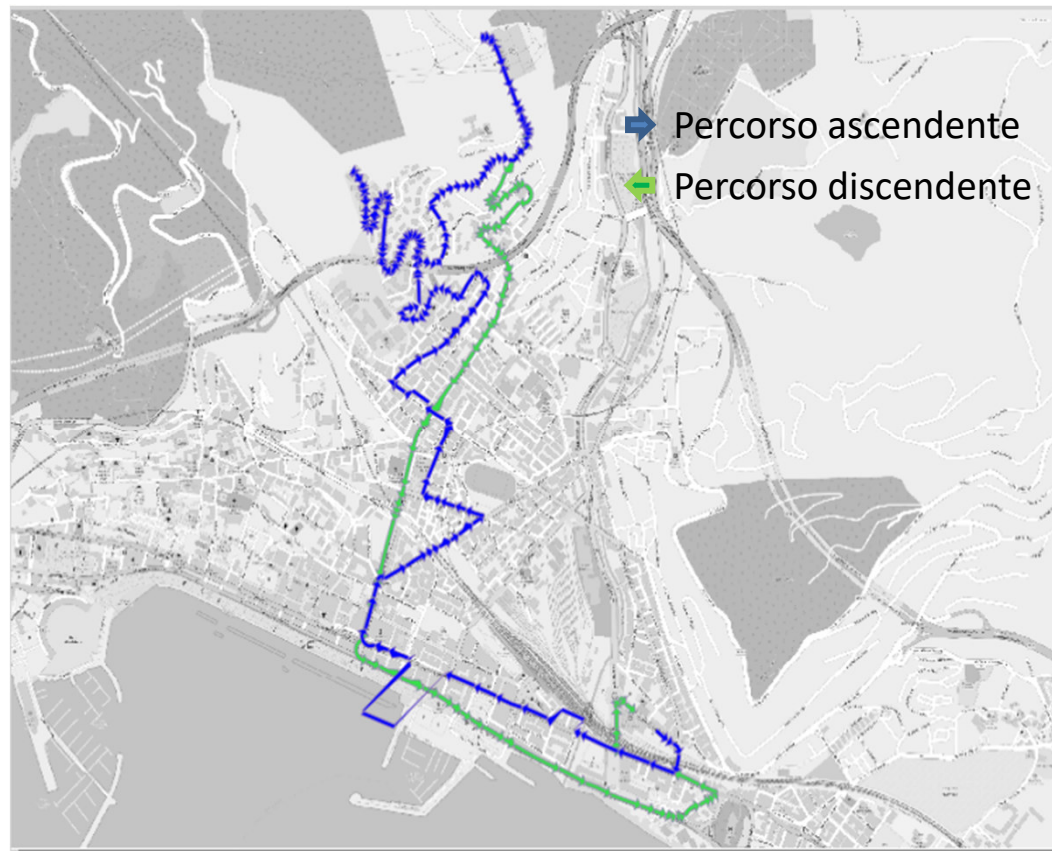
PERCORSO ASCENDENTE

- Numero di corse al giorno: **21 nei feriali e 8 nei festivi**
- Tempo di viaggio: **40 minuti**
- Lunghezza percorso: **12,4 km**

PERCORSO DISCENDENTE

- Numero di corse al giorno: **21**
- Tempo di viaggio: **60 minuti**
- Lunghezza percorso: **17 km**

Linea 3 Vinciprova – Via Laspro – Seripando



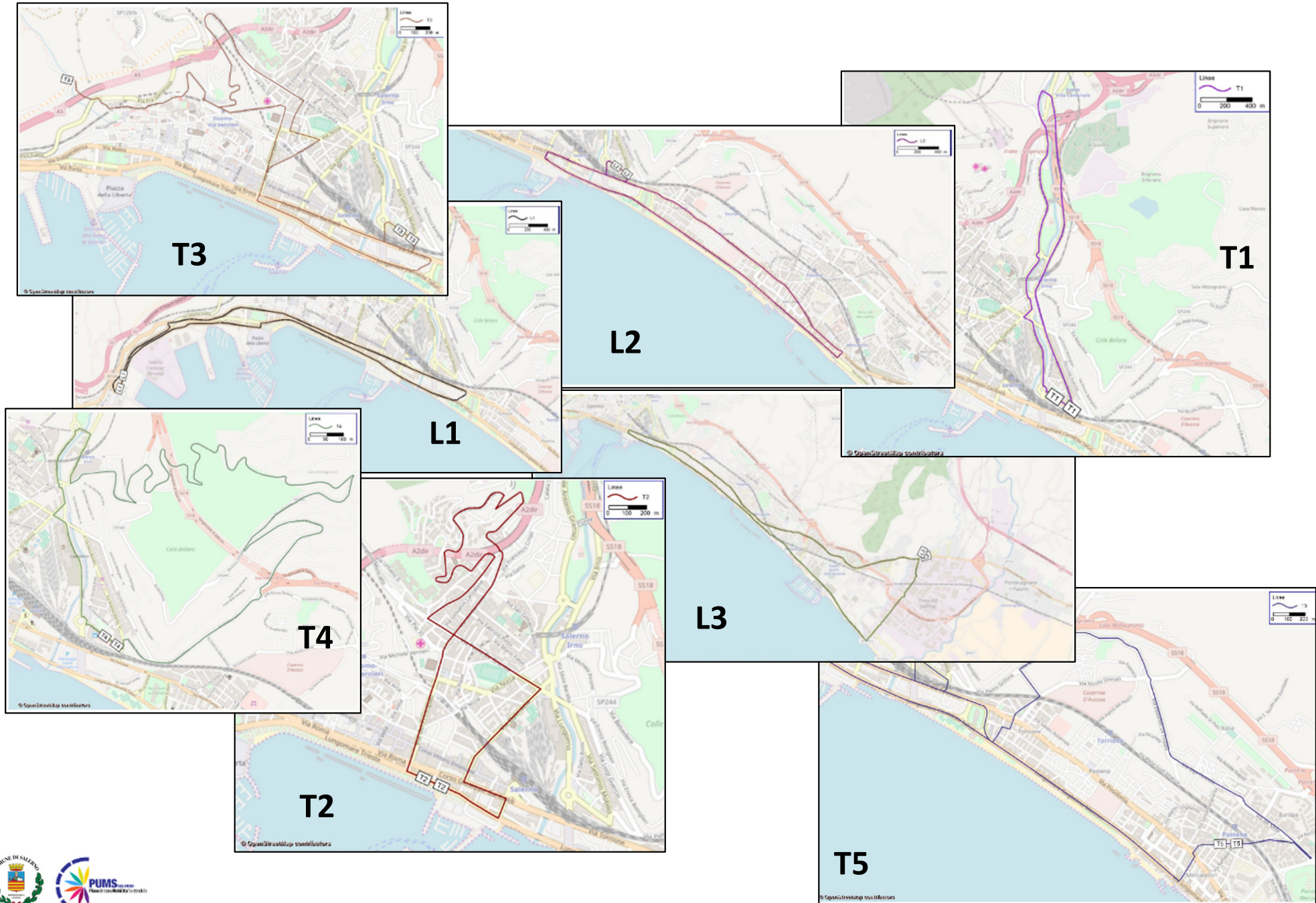
PERCORSO ASCENDENTE

- Numero di corse al giorno: **15**
- Tempo di viaggio: **27 minuti**
- Lunghezza percorso: **6,5 km**

PERCORSO DISCENDENTE

- Numero di corse al giorno: **14**
- Tempo di viaggio: **19 minuti**
- Lunghezza percorso: **4 km**

Le linee di progetto sono 8: **L1 - L2 - L3 - T1 - T2 - T3 - T4 - T5**



Si è verificata l'esistenza o meno di un collegamento diretto tra le coppie di macrozone senza considerare alcun trasbordo lungo le linee circolari

		MACROZONE DI DESTINAZIONE						
		PORTO	CENTRO STORICO	FRAZIONI COLLINARI	CENTRO ALTO	ZONA EST 1	ZONA EST 2	ZONA INDUSTRIALE
MACROZONE DI ORIGINE	623	L1	L1	0	0	0	0	0
	624	L1 T3	L1 T3	0	T3	T3	0	0
	625	T2 T3	T2 T3	0	T2 T3	T3	0	0
	626	T2 T3	T2 T3	0	T2 T3	T3	0	0
	627			T1	T1	T1	0	0
	628	L1 T2 T3	L1 L2 T2 T3 L3 T5	0	T2 T3	L2 T3 L3 T5	L2 L3 T5	L3
	629	T2 T3	T2 T3	0	T2 T3	T3	0	0
	630	T2 T3	T2 T3	0	T2 T3	T3	0	0
	631	T3	L2 T3 L3	T1 T4	T1 T3 T4	L2 T1 T3 T4 L3	L2 L3	L3
	632	T3	L2 T3 L3 T5	0	T3	L2 T3 L3 T5	L2 L3 T5	L3
	633	0	0	T1 T4	T1 T4	T1 T4	0	0
	634	0	0	T1	T1	T1	0	0
	635	0	0	T4	T4	T4	0	0
	636	0	0	0	0	0	0	0
	637	0	0	T4	T4	T4	0	0
	638	0	T5	T4	T4	T4 T5	T5	0
	639	0	L2 T5 L3	0	0	L2 T5 L3	L2 L3 T5	L3
	640	0	T5	0	0	T5	T5	0
641	0	L2 L3 T5	0	0	L2 L3 T5	L2 L3 T5	L3	
642	0	L2 L3	0	0	L2 L3	L2 L3	L3	
643	0	L3	0	0	0	L3	L3	
644	0	L3	0	0	0	L3	L3	

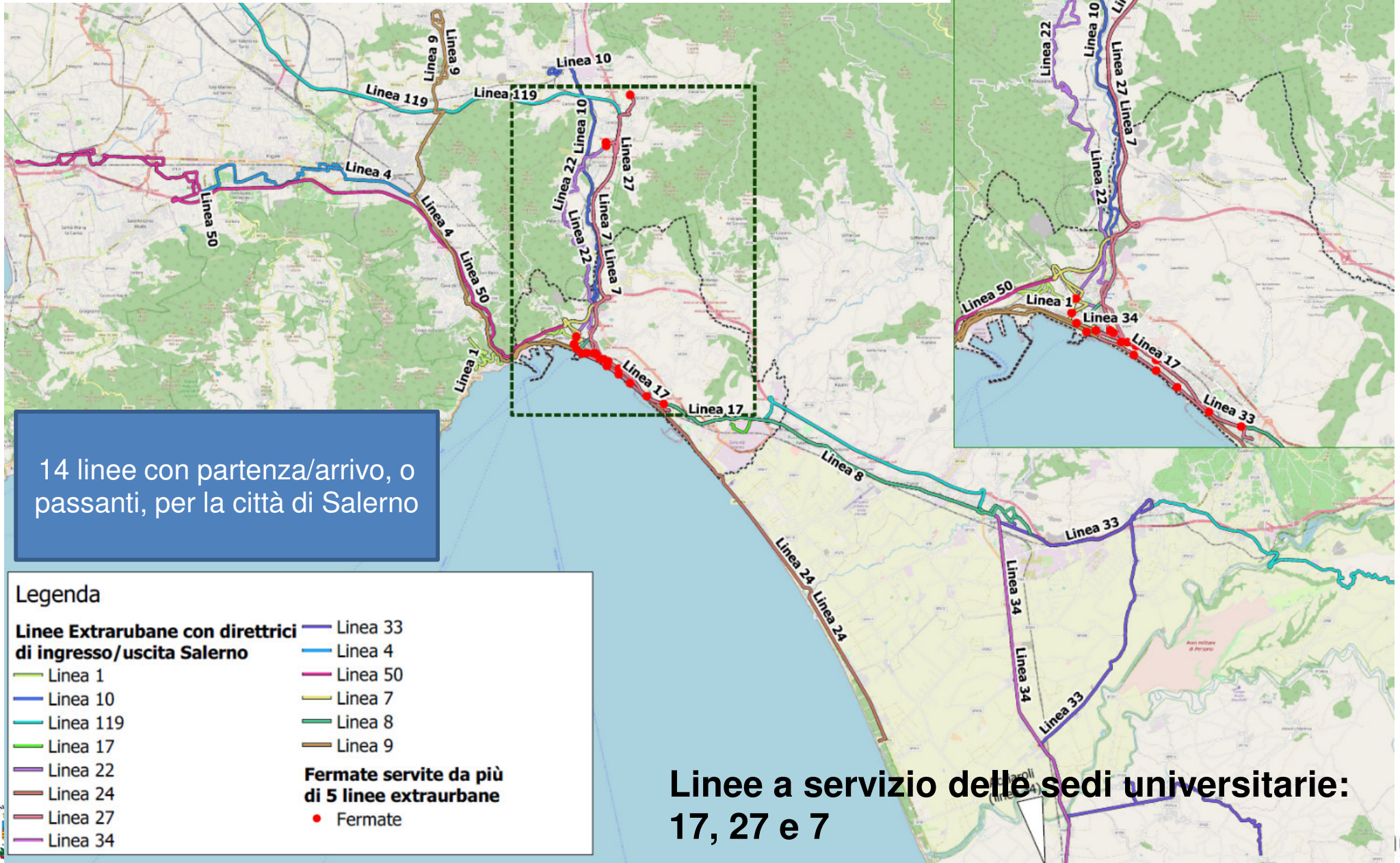
Nella tabella il colore rosso indica che non esiste collegamento diretto tra macrozone, al contrario il colore verde indica che esiste collegamento.

Sono, inoltre, state elencate le linee che collegano in maniera diretta ciascuna zona di origine con ciascuna zona di destinazione.

Si può notare che la 631 (residenziale) è direttamente collegata con tutte le destinazioni mentre la 636 (periferia) non è collegata con alcuna destinazione.

LA RETE DI TPL EXTRAURBANA ATTUALE

Nel Comune di Salerno sono 16 le fermate servite dal maggior numero di servizi extraurbani tra cui il Terminal Bus di Via Vinciprova e le principali fermate del TPL del Lungomare a Sud della stazione ferroviaria e lungo l'asse Via Parmenide -Via Posidonia. Le altre fermate di rilievo per il territorio Salernitano per il TPL su gomma sono: il Terminal Bus di Fisciano (Università) e Via Allande a Baronissi (Università)

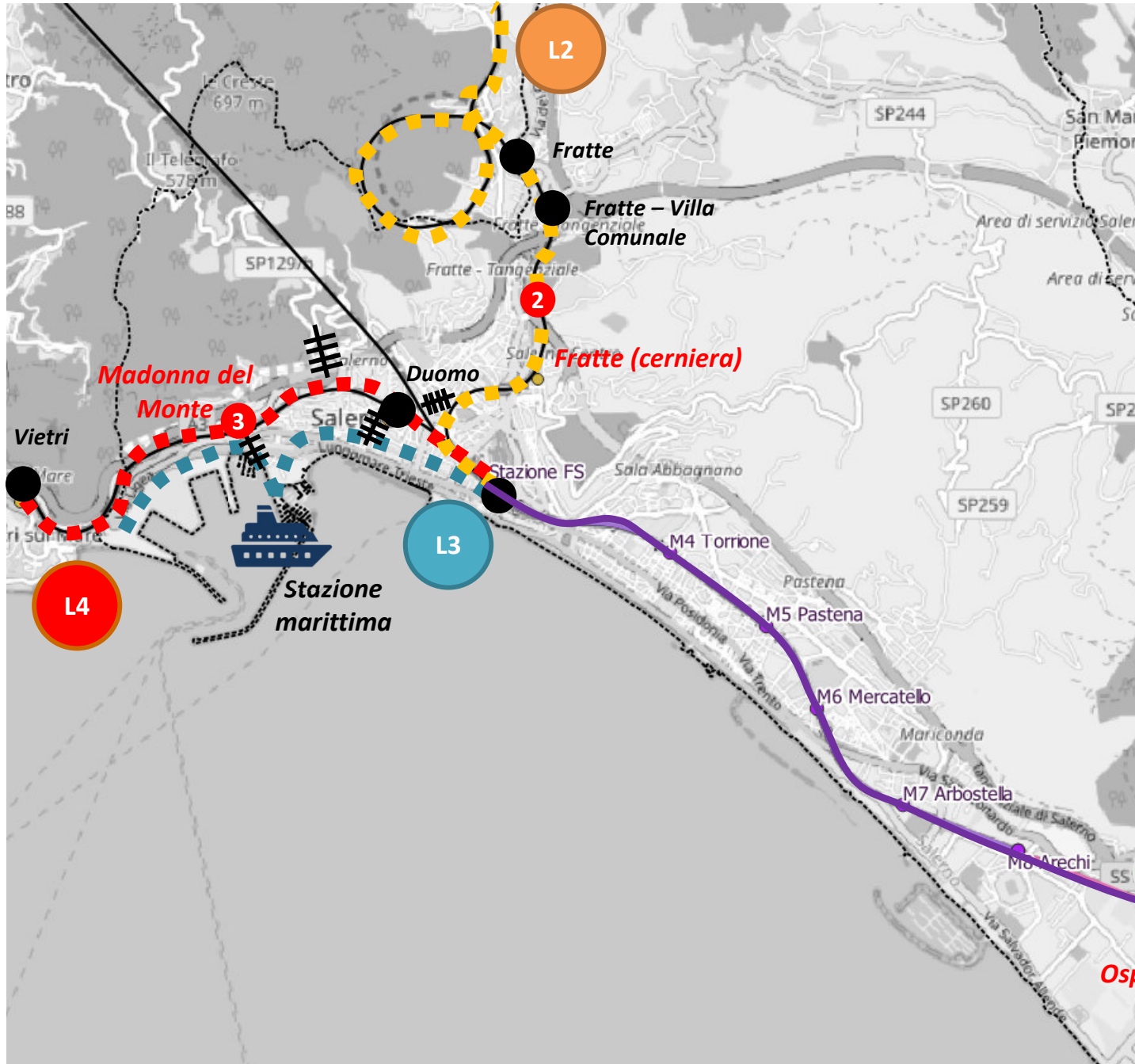


Terminal Bus Vinciprova



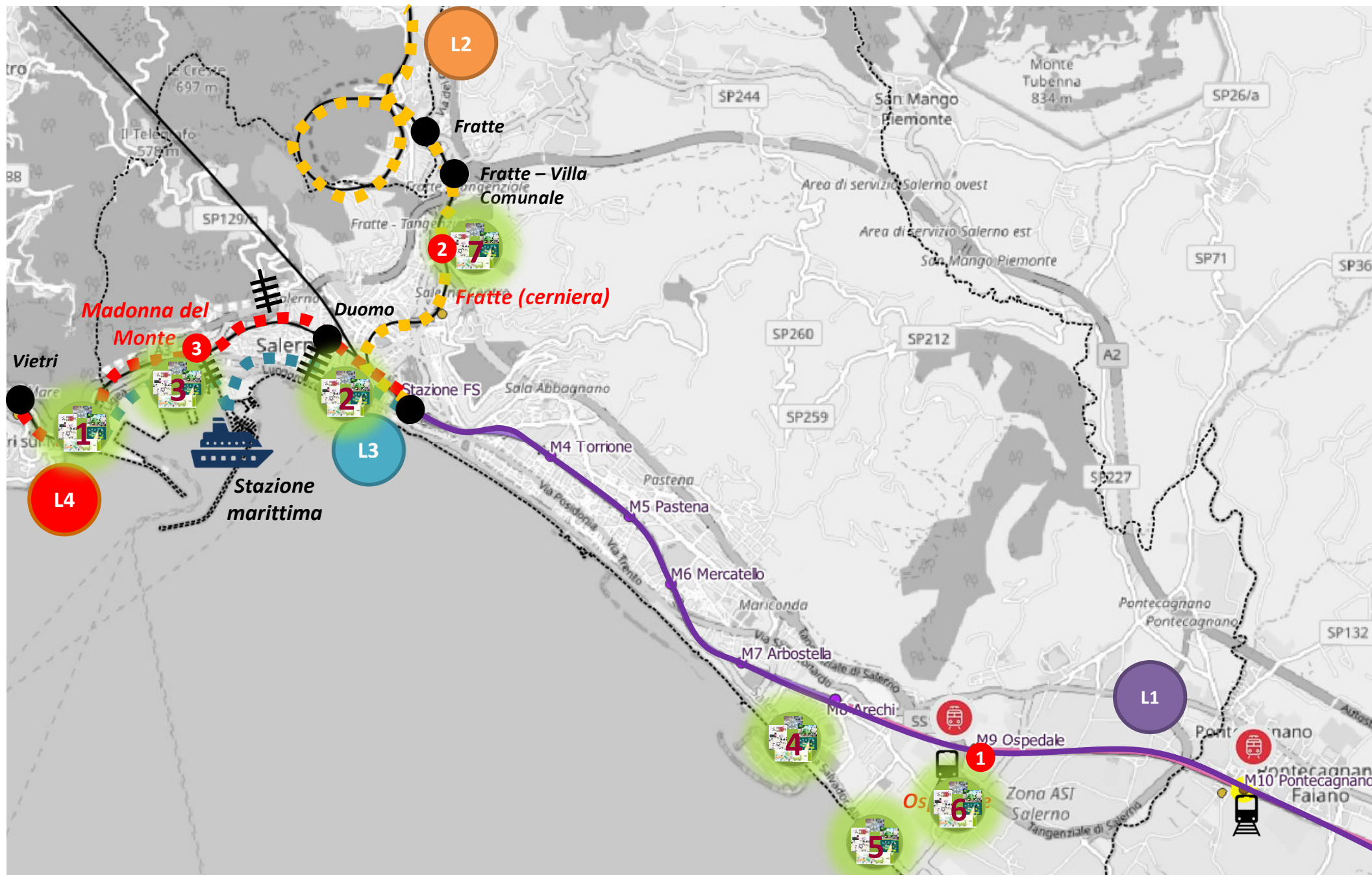
SOVRAPPOSIZIONE DELLE RETI

IL NUOVO SISTEMA SU FERRO E IN SEDE PROTETTA, NUOVE FERMATE, IL SISTEMA METROPOLITANO DI AREA VASTA, SISTEMI ETTOMETRICI



-  Scambio Metro-RFI
 -  L1 – Linea Salerno-Aeroporto
 -  L2 – Linea Università
 -  L3 ipotesi Tram del mare/BRT
Nuove fermate diffuse
 -  L4 – Linea intercomunale
 -  Ettometrico proposta PUMS
- Fermata RFI di progetto (Proposta PUMS)**
-  1 Ospedale (L1)
 -  2 Fratte cerniera (L2)
 -  3 Madonna del Monte (L4)

LE CERNIERE DI MOBILITA' AL SERVIZIO DEL SISTEMA URBANO E METROPOLITANO



CONNESSIONI PEDONALI E MECCANIZZATE TRA LE FERMATE DEL SERVIZIO METROPOLITANO E LE PRINCIPALI POLARITÀ URBANE

1 Stazione Marittima – P.zza Libertà – Via Indipendenza – Scale mobili esistenti – Nuova fermata Madonna del Monte

2 Stazione Marittima – P.zza Libertà – Giardini della Minerva – Via De Renzi – Via Frà Generoso – Castello di Arechi

3 Piazza Cavour – Cattedrale – Via Santa Maria Maddalena – Nuova Viabilità (copertura trincerone ovest) – Stazione Duomo – Ipotesi ettometrico di connessione al Castello di Arechi

4 Lungomare (Piazza Cavour) – Stazione FS Duomo – Plesso scolastico Via Vernieri – Istituti scolastici/Quartiere Carmine

5 Q.re Torrione – Sala Abbagnano – Lungomare Tafuri – Caserma d’Avossa – Via Ottavio De Sica (Park) – Via Mattia Farina/Torrione Alto/Sala Abbagnano

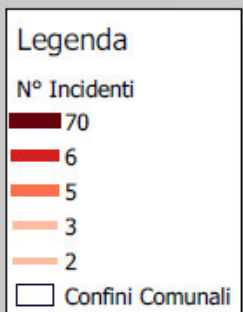


SICUREZZA STRADALE

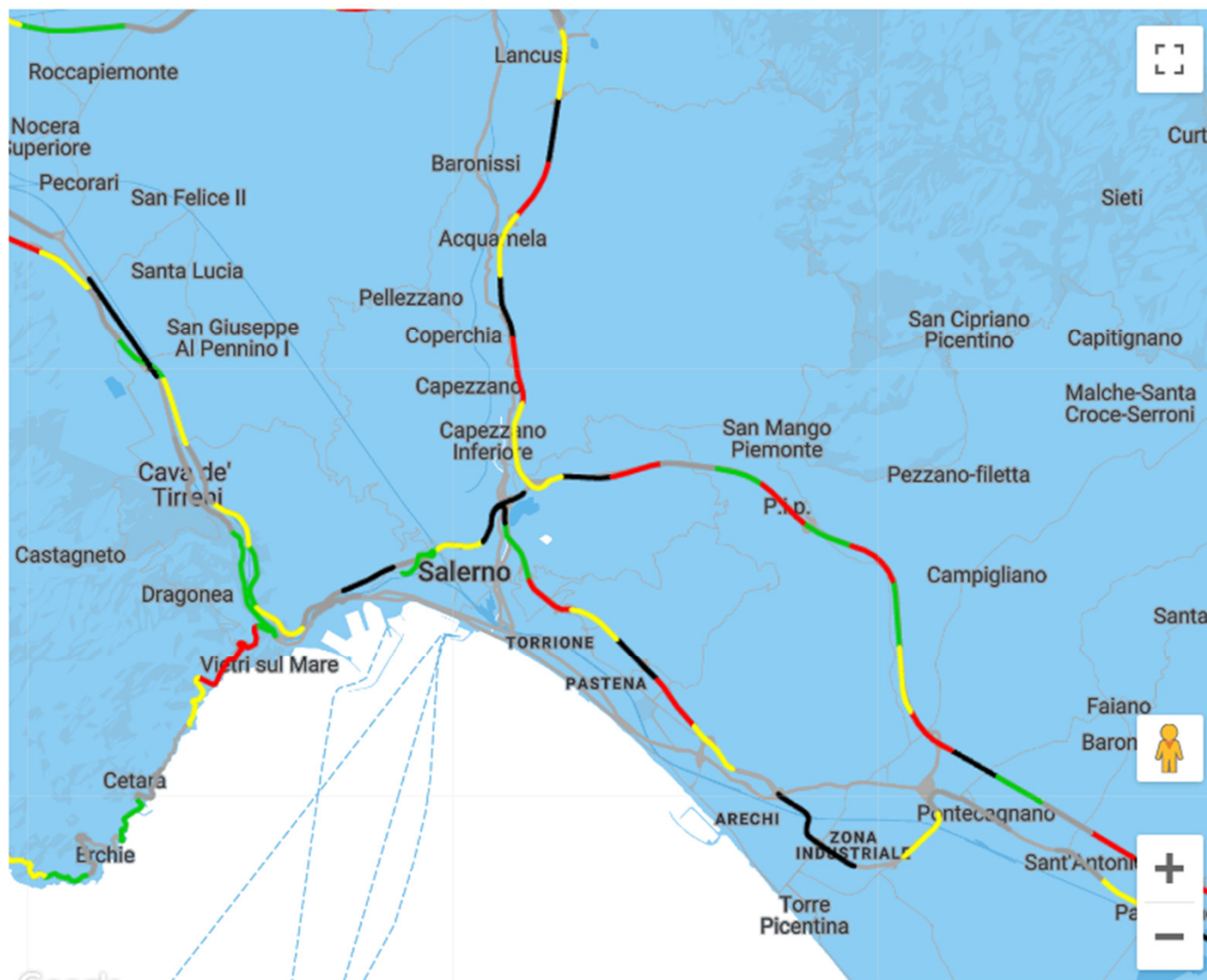
SALERNO CITTÀ SICURA: ANALISI DELL'INCIDENTALITÀ: SCALA URBANA DI SALERNO PER L'ANNO 2020



ID	Viabilità rilevata	N° incidenti 2020	Totale veicoli coinvolti	Totale feriti
1	Tangenziale Sud	28	52	16
2	S.S.18 Tirrena Inferiore	25	38	
3	Tangenziale Nord	17	34	14
4	Corso Garibaldi	6	14	
5	Via San Leonardo	6	11	3
6	Via Posidonia	5	11	6
7	Via Benedetto Croce	5	10	5
8	Via Lungomare Colombo	3	8	3
9	Via Delle Calabrie	3	6	2
10	Via Trento	2	4	4
11	Via dei Mille	2	7	2
12	Strada interna al Porto	2	2	
13	Via Irno	2	3	
14	Via Robertelli	2	4	1
15	Via Dalmazia	2	4	
16	Via San Nicola di Giovanni	2	3	2
17	Via Lungomare Tafari	2	4	5
18	Via Lungomare Trieste	2	3	2
19	Via Gramsci	2	4	1



SALERNO CITTÀ SICURA: FOCUS RETE VIARIA PRINCIPALE NEL TERRITORIO DI SALERNO



● NUMERO DI INCIDENTI PER KM - 2019

La mappa rappresenta il numero di incidenti avvenuti nel 2019 per ciascun km di strada

○ NUMERO DI INCIDENTI MORTALI PER KM 2017-2019

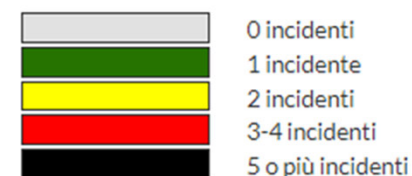
La mappa rappresenta il numero di incidenti mortali avvenuti nel triennio 2017-2019 per ciascun km di strada

○ GEOLOCALIZZAZIONE DEGLI INCIDENTI 2019

La mappa riporta gli incidenti 2019 georeferenziati sulle strade extraurbane

La mappa è riferita a circa 41.000 km di strade principali compresa tutta la rete autostradale e le strade che rientrano negli itinerari europei

Legenda



Numero di incidenti per chilometro 2019 – Focus rete viaria principale nel territorio di Salerno
(fonte LIS di ACI-ISTAT)

ROTATORIA DI PROGETTO IN VIA NICOLA GIACUMBI E VIALE GIUSEPPE RAFFAELE PASTORE - STADIO ARECHI (R1)

