



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

TRENTINO



UNA NUOVA VIA PER LA MOBILITÀ NELLE VALLI DELL' AVISIO



Inquadramento

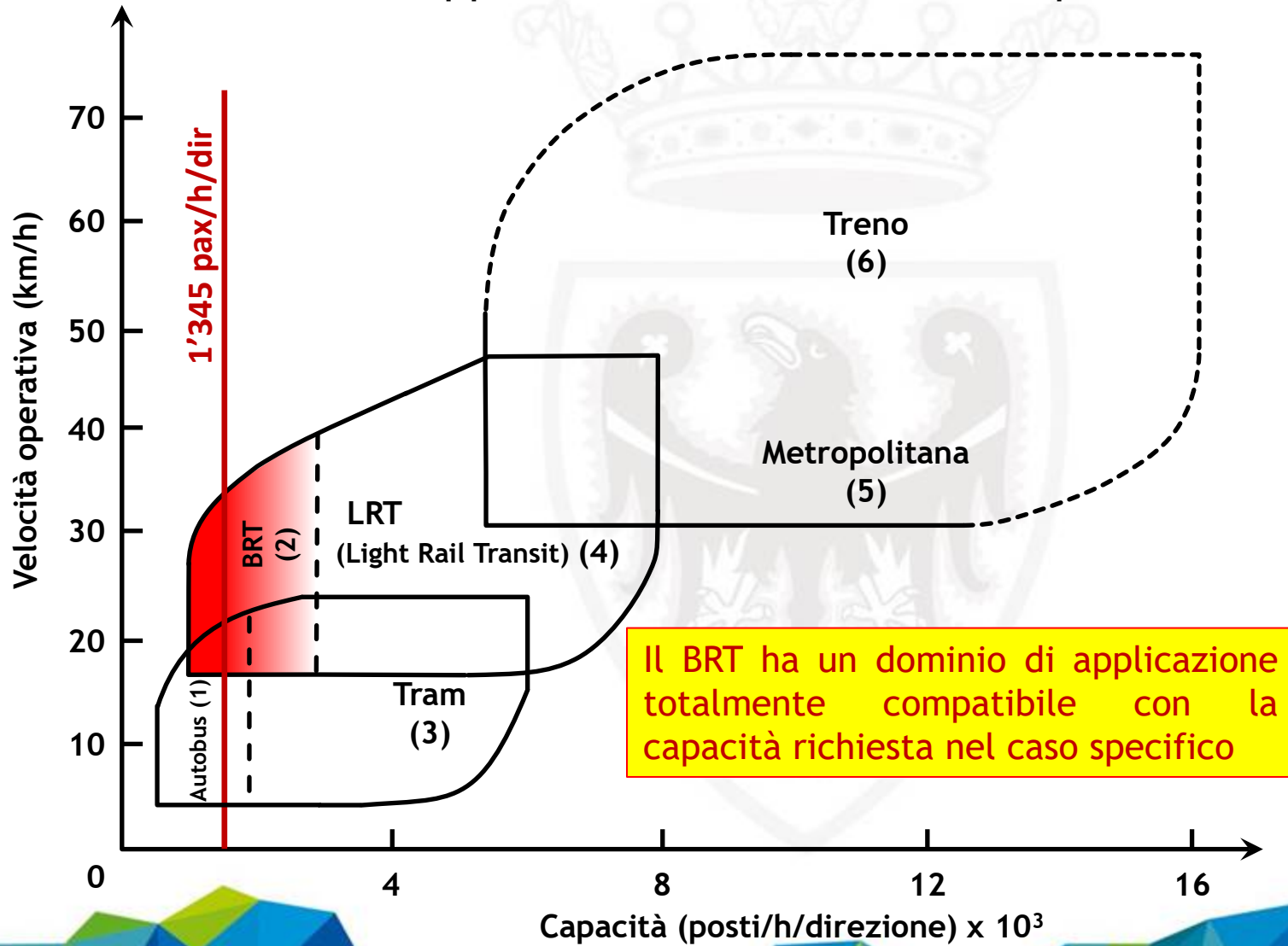
I territori della vallata dell'Avisio, negli ultimi anni, sono stati oggetto di numerosi studi e progetti per individuare soluzioni finalizzate a migliorare la mobilità interna e le relazioni con l'esterno.

Il presente studio, alla luce dei risultati del potenziamento estivo della linea B101, **esplora la compatibilità tecnico-funzionale di una linea BUS RAPID TRANSIT (BRT)** con le caratteristiche di quest'area e le specificità della domanda di trasporto che essa esprime. **La previsione si configura come primo step di un processo** che prevede la **realizzazione delle circonvallazioni programmate** e la **possibile evoluzione dello stesso BRT in metrotramvia extraurbana**.



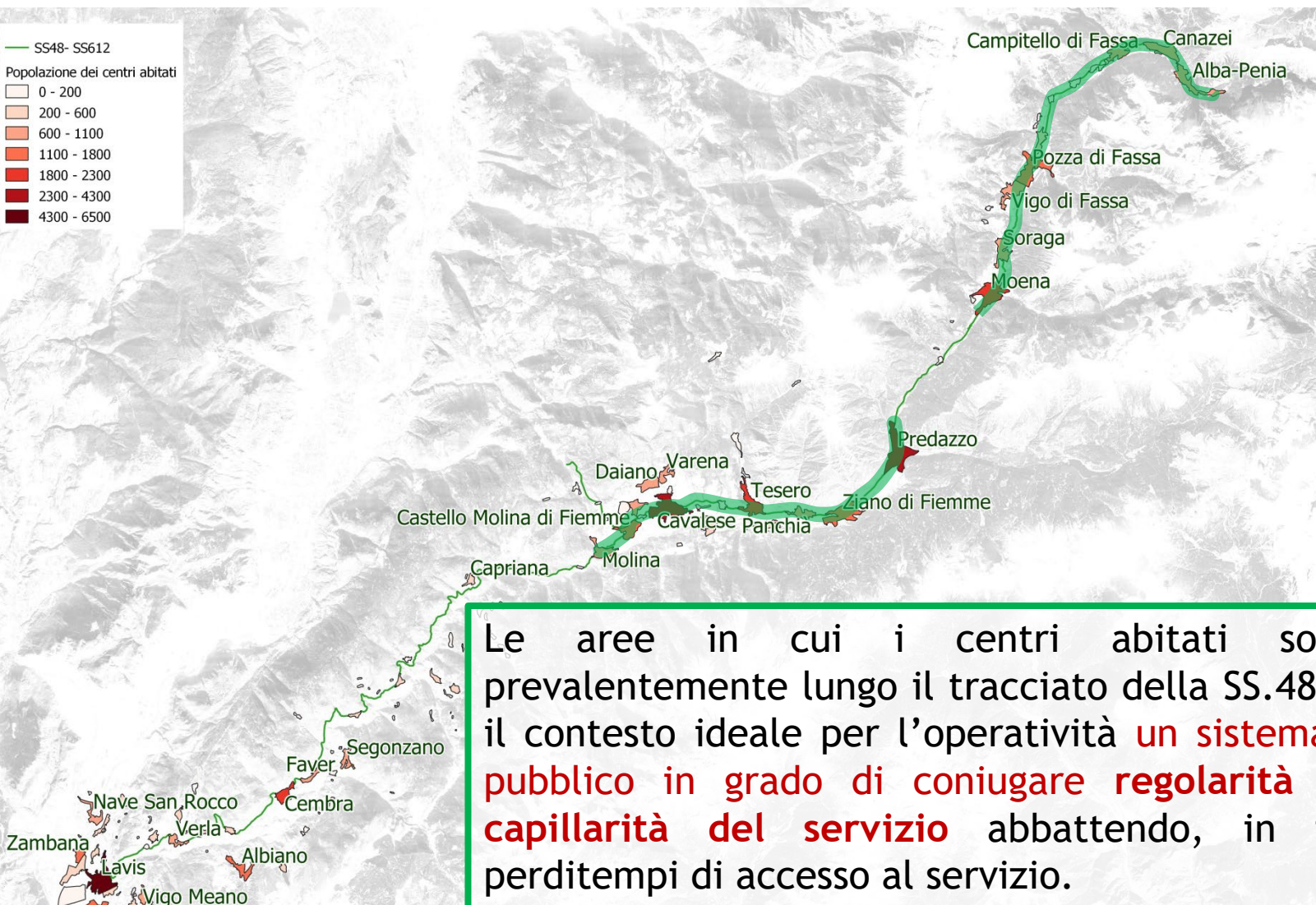
La scelta del sistema di trasporto da adottare

Dominio ottimale di applicazione dei sistemi di trasporto collettivo



Elaborazione su fonte (Vuchic V.H., 1981)

Un contesto ideale per l'introduzione di un BRT



Le aree in cui i centri abitati sono collocati prevalentemente lungo il tracciato della SS.48 costituiscono il contesto ideale per l'operatività **un sistema di trasporto pubblico in grado di coniugare regolarità di marcia e capillarità del servizio** abbattendo, in tal modo, i perditempi di accesso al servizio.

BRT - Generalità

Il **BRT** (*Bus Rapid Transit*) o **BHLS** (*Bus High Level of Service*) o **BHNS** (*Bus Haut Niveau de Service*), si distingue per le caratteristiche generali di seguito elencate.

➤ **Infrastruttura:**

- ✓ Fermate accuratamente attrezzate (pensiline ampie e di qualità, biglietterie automatiche);
- ✓ Fermate progettate per garantire l'accessibilità universale (incarrozzamento a raso, accessibilità per soggetti a ridotta capacità motoria);
- ✓ Sistemi di controllo del traffico e informazioni all'utenza (info rete e orari, orario di arrivo in tempo reale);
- ✓ Corsie riservate;
- ✓ Impianti di controllo e regolazione della circolazione per attuare la priorità semaforica (Bus Gate alle intersezioni e alle fermate).

➤ **Materiale rotabile:**

- ✓ Grande capacità (autobus articolati con allestimento di tipo suburbano);
- ✓ Pianale integralmente ribassato;
- ✓ Elevato confort a bordo;
- ✓ Allestimenti interni e look esterno particolarmente curati → immagine "di linea" fortemente riconoscibile;
- ✓ Motorizzazioni a basse emissioni (Euro 6, Hybrid, Elettrico con ricarica alle fermate, Idrogeno)



BRT - tipologie di materiale rotabile



Euro 6



Ibrido



Bus a gas naturale



Elettrico a ricarica rapida



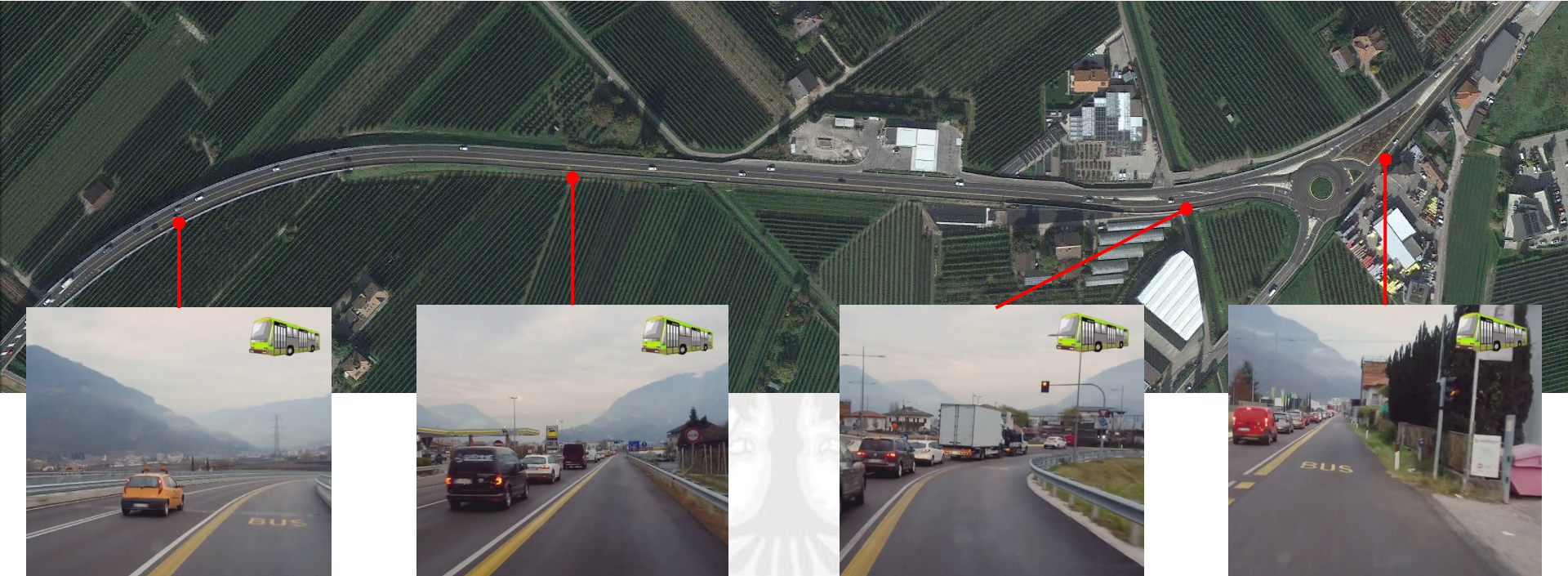
Bus a idrogeno



BRT - L'infrastruttura - Corsie riservate 1/2



La sede riservata del BRT in campo extraurbano, a differenza dei sistemi in sede fissa (LRT), può essere realizzata in maniera selettiva in funzione delle perturbazioni di traffico statisticamente rilevanti.



Caso studio: Sede riservata + Bus gate Lotto 2 Metrobus Oltradige-Bolzano (780 metri di corsia preferenziale e approccio alla rotonda Ponte Adige asservito a semaforo attuato dal BUS

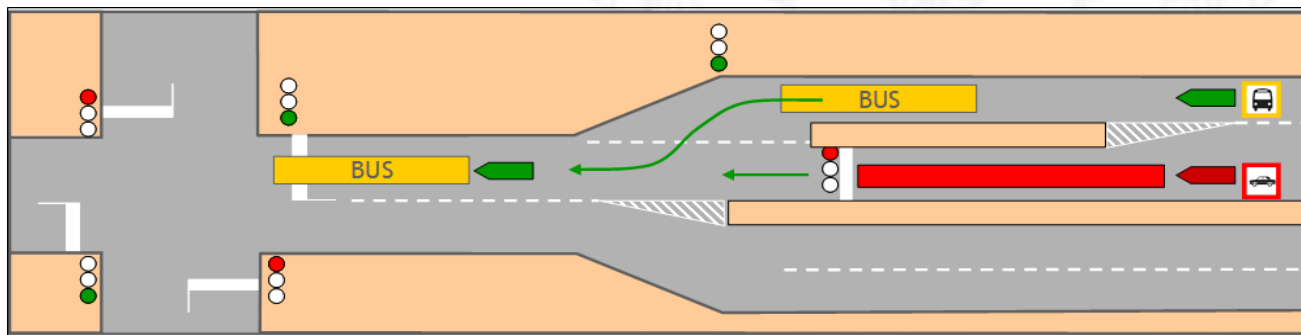


BRT - L'infrastruttura - Corsie riservate 2/2

La sede riservata del BRT in campo extraurbano, a differenza dei sistemi in sede fissa (LRT), può essere realizzata in maniera selettiva in funzione delle perturbazioni di traffico statisticamente rilevanti.



BRT - L'infrastruttura - Bus gate

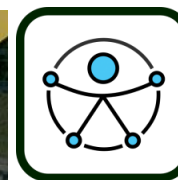


Il “bus gate” è un sistema di priorità al trasporto pubblico adottabile nei casi in cui:

- le dimensioni della carreggiata non consentono di ricavare o mantenere una corsia preferenziale a ridosso di un restringimento di carreggiata o in approccio ad una intersezione semaforizzata;
- è necessario agevolare la reimmissione in carreggiata del bus dopo la fermata in golfo

BRT - Infrastruttura e materiale rotabile

Accessibilità universale



L'accessibilità universale è un obiettivo primario e irrinunciabile a favore di residenti e turisti per agevolare la mobilità autonoma su Trasporto pubblico di soggetti a ridotta capacità motoria e sensoriale temporanea o permanente



BRT - I punti di forza nel caso delle Valli dell'Avisio



1. **Costi di investimento contenuti** (50 Mio EUR);
2. **Costo di gestione del servizio paragonabile al trasporto su gomma convenzionale;**
3. **Rapidità di realizzazione** (3 anni per l'intero progetto);
4. **Facilità di inserimento in contesti urbani** e possibilità di graduazione dell'infrastrutturazione della sede;
5. Possibilità di **infrastrutturazione progressiva** senza pregiudicare lo svolgimento del servizio offerto sull'intera relazione di traffico;
6. **Capillarità dell'accessibilità** e assenza di barriere architettoniche;
7. **Accessibilità diretta** ai principali poli attrattori di traffico (centri storici, aree commerciali, principali impianti funiviari);
8. **Interscambio «a marciapiede»** con le altre linee automobilistiche ordinarie
9. **Possibilità di integrazione** con il futuro potenziamento della rete stradale e/o evoluzione del BRT in Metrotramvia extraurbana