



Il Progetto Movicentro

MOVICENTRO DI AVIGLIANA: RELAZIONE DI SINTESI

Sopralluogo del 06/08/2020

CARATTERISTICHE DEL NODO FERROVIARIO

La città di Avigliana è collocata nell'area in cui la Val di Susa si allarga nella Pianura Padana ed è costituita da un centro storico, saturo e fortemente caratterizzato dall'impronta della città medioevale, sviluppatosi arroccato sul Monte Pezzulano ai piedi del castello, ed una parte bassa cresciuta in maniera indipendente intorno a c.so Torino ed alla ferrovia.

Il nodo ferroviario con le sue propaggini verso la Val di Susa a Ovest e verso Torino ad Est costituiscono una barriera che divide in due il tessuto urbano della città bassa di Avigliana, anche in relazione all'altezza del piano del ferro rispetto all'abitato.

La stazione ferroviaria di Avigliana è in una posizione strategica per ricevere i flussi veicolari provenienti dalle vicine valli di Susa, Sangone e attraverso la viabilità pedemontana anche del Pinerolese e dalla bassa val di Lanzo e spostare una quota dei flussi pendolari dall'auto al treno.

E' per questo motivo che il progetto di Movicentro per Avigliana è articolato in interventi diffusi interessando principalmente:

- le direttrici Est-Ovest di C.so Torino lungo la quale sono stati realizzati: la nuova stazione terminal Bus; aree a parcheggi; una pista ciclabile ed interventi di riqualificazione urbana anche di ricucitura della città per mezzo di tre sottopassaggi ciclo-pedonali della ferrovia.
- la strada a carattere urbano di via IV novembre-via XXV aprile lungo la quale sono state realizzate: aree a parcheggio, tratti di pista ciclabile e interventi di riqualificazione urbana.
- la zona della stazione ferroviaria in prossimità della quale sono state realizzate aree a parcheggio, collegamenti pedonali protetti quali la passerella pedonale di collegamento con il parcheggio di p.zza Cesare Pavese ed il sottopasso pedonale della stazione che collega via Laghi, C.so Torino e la stazione ferroviaria con il Terminal Bus.

ELEMENTI PROGETTUALI/FINANZIARI DEL S.I. OIMP E DELL'ARCHIVIO REGIONALE

La finalità principale è quella di spostare dall'auto al treno una quota rilevante dei consistenti flussi che quotidianamente entrano in Torino e di quelli che si producono per effetto della limitata offerta di alternative di trasporto. Il progetto consente di raggiungere anche altri obiettivi quali:

- miglioramento dell'accessibilità delle aree industriali;
- miglioramento del servizio offerto dalle autolinee nelle località non interessate dalle linee ferroviarie, favorendo la possibilità che i passeggeri possano raggiungere la propria destinazione con il treno/metropolitana;
- incentivo a forme di mobilità ecocompatibile;
- integrazione dell'ambito della stazione nel più ampio programma di consolidamento e sviluppo delle attività commerciali;
- integrazione del progetto nell'ambito delle azioni progettuali del Programma di Recupero Urbano portato avanti contestualmente dal Comune di Avigliana con una variante urbanistica al PRGC.

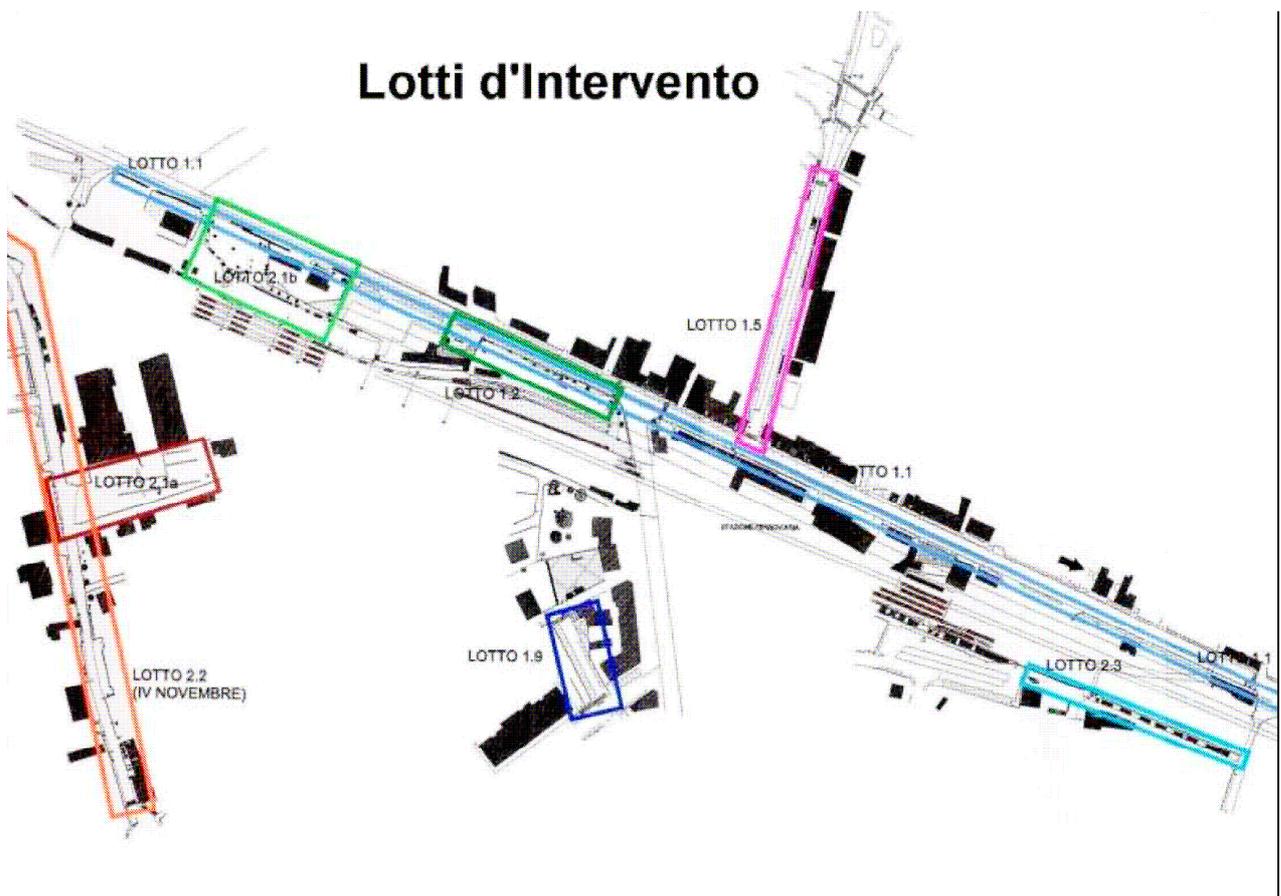
Prefigurandosi per la stazione di Avigliana un sempre più forte ruolo legato all'attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano, in cui Avigliana diviene l'attestamento principale della linea metropolitana, in connessione con le altre linee del servizio ferroviario metropolitano producendo un riassetto ed una razionalizzazione del trasporto pubblico metropolitano.

Il Movicentro sarà interessato da un'importante presenza di mezzi privati che potranno essere assorbiti dal sistema di parcheggi, circostanti l'area della stazione, ad essa connessi mediante percorsi pedonali brevi e attrezzati nell'ambito degli addensamenti commerciali. Il progetto, articolato in tre fasi, è collocato all'interno di un'area in cui sono già presenti una molteplicità di funzioni: commerciali in particolare e terziarie in generale, di servizio sia di scala urbana sia per un'area territoriale più vasta di gravitazione.

I punti nodali dell'intervento sono:

- la nuova stazione terminal bus, con una zona di sosta per i passeggeri, collegamento pedonale alla stazione ferroviaria esistente, zona per il deposito delle biciclette, collegamento al nuovo parcheggio nella zona ex Scalo Merci. Si tratta di un'area dimessa di circa 2.300 mq appartenente alle Ferrovie dello Stato, organizzata in zona di

- penetrazione e sosta degli autobus, zona per la sosta dei pedoni ed il deposito bici ed in una zona protetta in prossimità del passaggio a livello;
- la sistemazione di corso Dora, con demolizione e rifacimento dei marciapiedi, del sistema di illuminazione pubblica e del sistema di raccolta dell'acqua meteorica e dell'incrocio con corso Torino, realizzando un'isola di attraversamento pedonale a raso;
- il nuovo parcheggio d'interscambio previsto nell'area dell'ex Scalo Merci, che in virtù della sua rilevante prossimità alla stazione, permette un'agevole scambio auto-treno;
- il potenziamento del collegamento tra viale Roma e via Carnino attraverso il rifacimento dei marciapiedi, dell'impianto di pubblica illuminazione e del sistema delle acque meteoriche. Parte delle opere sono completate.



ELEMENTI DEL PROGETTO DEFINITIVO-ESECUTIVO.

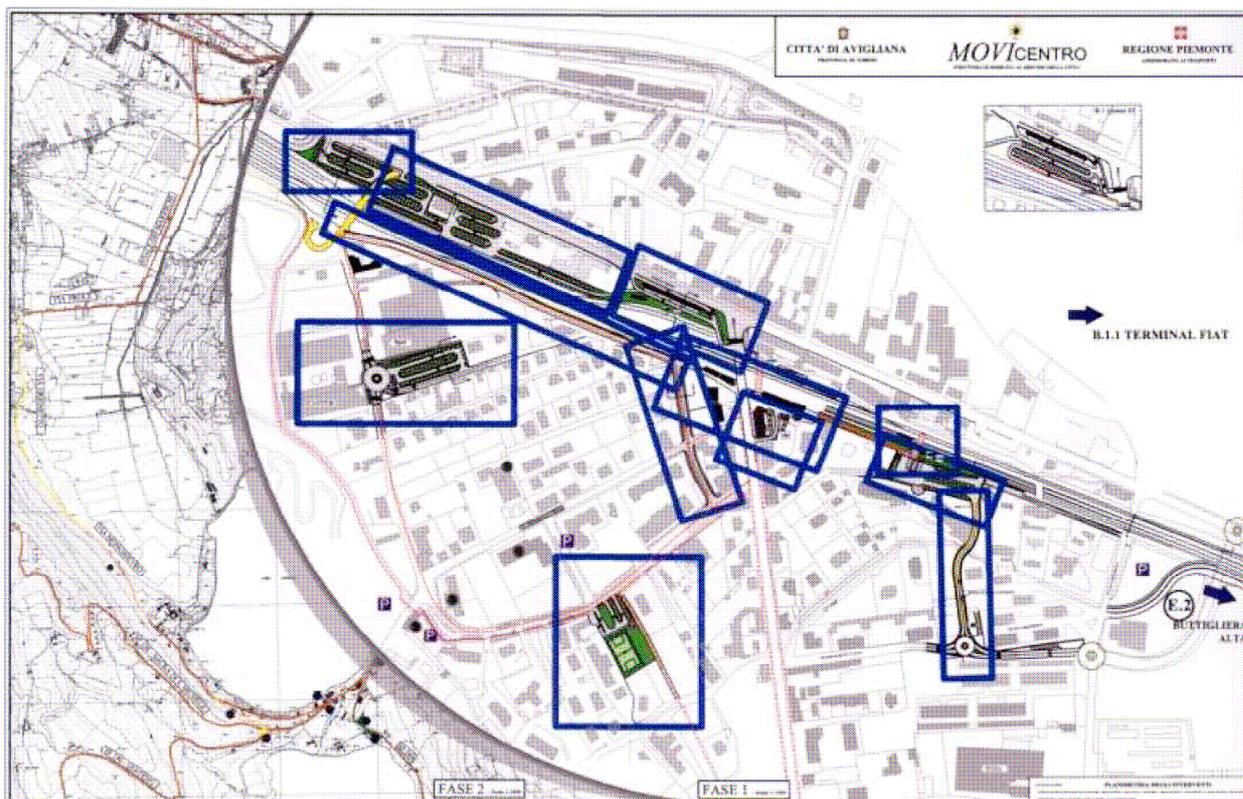
Il progetto si sviluppa nella parte bassa della città di Avigliana, sostanzialmente lungo due assi:

- l'asse della SS 25 che da Torino porta verso Susa;
- l'asse di via IV novembre – XXV aprile, strada a carattere urbano ed unica direttrice che da Corso laghi e dal centro storico porta alla zona industriale Nobel.

I punti nodali dell'intervento sono:

- la nuova stazione terminal bus, con una zona di sosta per i passeggeri, collegamento pedonale alla stazione ferroviaria esistente, zona per il deposito delle biciclette, collegamento al nuovo parcheggio nella zona ex Scalo Merci. Si tratta di un'area dimessa di circa 2.300 mq appartenente alle Ferrovie dello Stato, organizzata in zona di penetrazione e sosta degli autobus, zona per la sosta dei pedoni ed il deposito bici ed in una zona protetta in prossimità del passaggio a livello;

- la sistemazione di corso Dora, con demolizione e rifacimento dei marciapiedi, del sistema di illuminazione pubblica e del sistema di raccolta dell'acqua meteorica e dell'incrocio con corso Torino, realizzando un'isola di attraversamento pedonale a raso;
- il nuovo parcheggio d'interscambio previsto nell'area dell'ex Scalo Merci, che in virtù della sua rilevante prossimità alla stazione, permette un'agevole scambio auto-treno;
- il potenziamento del collegamento tra viale Roma e via Carnino attraverso il rifacimento dei marciapiedi, dell'impianto di pubblica illuminazione e del sistema delle acque meteoriche.



Fonte di finanziamento		Contributo previsto
Comunitaria		
Statale (FAS)	delibera CIPE 138 del 2000	1.033.000
Regionale	L.R. 1-2000	1.033.000
Comunale	Bilancio comunale	2.121.560
Totale		4.187.560

PIANO FINANZIARIO SUDDIVISO PER LOTTI:

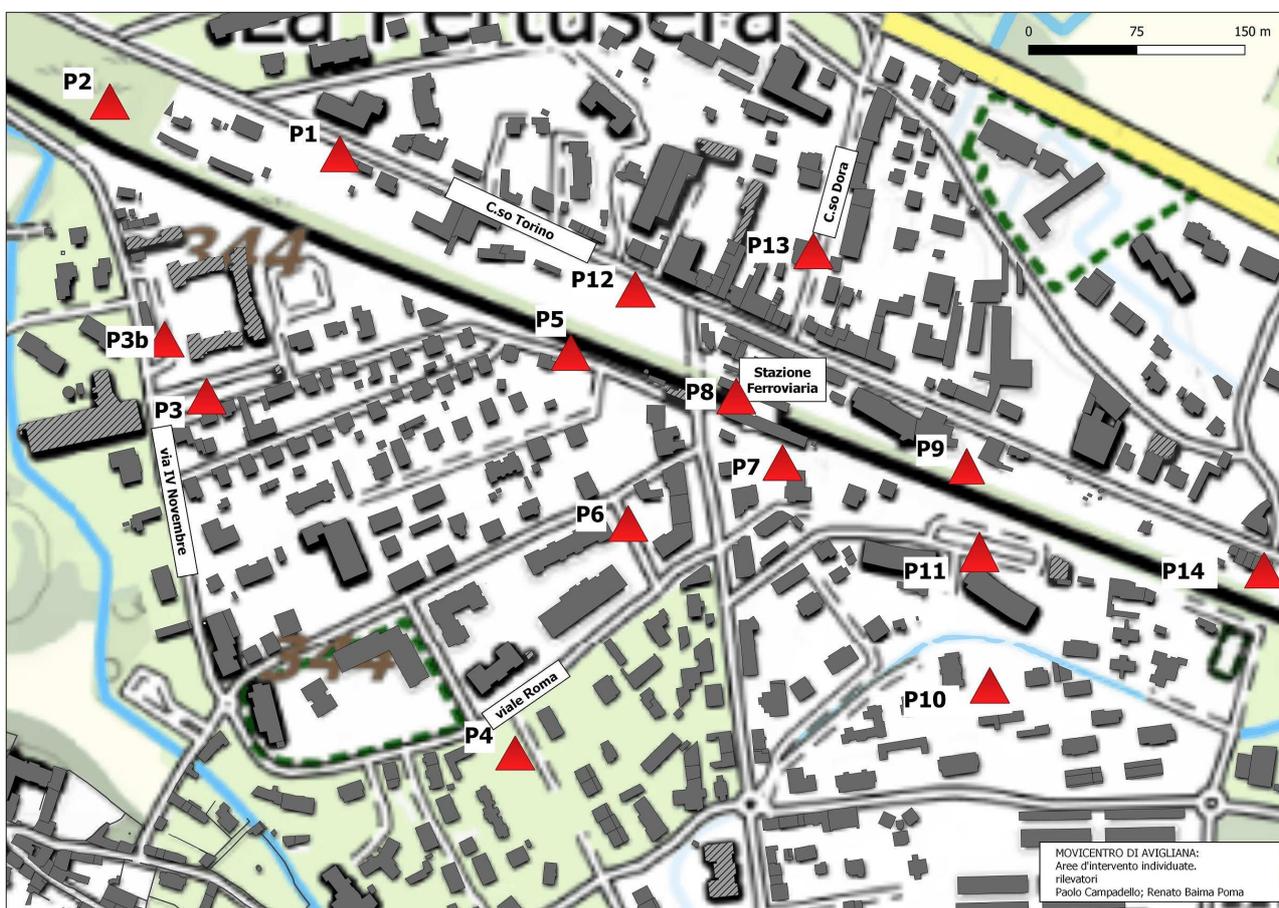
- Lotto 1. Opere di interscambio: terminal bus e parcheggio in C.so Torino, miglioramento accessibilità dell'area: Euro 2.916.829;
- Lotto 2. Opere complementari: arredo e connessione tessuto urbano via Matteotti: Euro 428.472;
- Lotto 3. Opere complementari: nuovo sottopasso pedonale e ciclabile per accesso terminal bus C.so Torino e piazzale C. Pavese: Euro 485.004;
- Lotto 4. Opere complementari: realizzazione piste ciclabili: Euro 158.934;
- Lotto 5. Opere complementari: completamento viabilità zona ATC e arredo: Euro 198.319.

ESITI DEL CONTROLLO

In data 6 agosto 2020, in attuazione dell'ordine di servizio Prot. 35849/1810B del 21 luglio 2020, i funzionari regionali Paolo Alessandro Campadello e Renato Baima Poma, hanno svolto il sopralluogo presso il MOVlcentro di Avigliana, al fine di effettuare l'attività di controllo ordinario ex post sull'infrastruttura realizzata quale sistema di scambio intermodale denominata Movicentro, come da programma adottato per l'annualità 2020 con D.D. n. 122 del 2/02/2020 dal direttore arch. Salvatore Femia.

Rispetto agli elementi progettuali/finanziari con cui il MOVlcentro di Avigliana è identificato nel S.I. OIMP il sopralluogo rileva quanto di seguito riportato.

Il movicentro di Avigliana si caratterizza per essere un progetto che ha interessato tutta la città bassa con la realizzazione di differenti interventi **(allo scopo di descrivere gli interventi si è reso necessario produrre ed allegare una relazione fotografica con annotazioni identificando gli ambiti d'intervento rilevati in un apposita mappa di riferimento indicandoli con le sigle "Pn°")**.



Le aree a parcheggio sono destinate in parte a sosta libera ed in parte a sosta breve (con disco orario da 1 o 2 ore e quindi incompatibili con l'intermodalità del trasporto ferroviario o Autobus).

a) I posti auto con limitazione oraria sono collocati: 13 in adiacenza alla stazione ferroviaria (P7), 18 sul sedime delle fermate del Terminal Bus (P12), 80 in viale IV Novembre (P3). Sono inoltre presenti 30 posti auto a raso lungo la viabilità cittadina (P6).

b) I posti auto a sosta libera sono collocati in apposite aree a distanza variabile fra i 50 mt ed i 300 mt dalla stazione ferroviaria.

Nel dettaglio i posti auto a sosta libera sono: 27 lungo l'asse ferroviario (P5), 40 su viale IV Novembre (P3b), 80 in corso Torino (P1) con ulteriori 11 posti a raso sempre lungo corso Torino,

52 su viale Roma (P4), 80 posti auto in area collegata con passerella pedonale direttamente alla stazione ferroviaria (P11).

La dotazione complessiva di posti auto compatibili con l'uso a nodo intermodale situati nelle vicinanze della stazione è quindi di circa 300 posti.

Si segnala che:

- a) è carente la segnaletica urbana utile a individuare e raggiungere le aree di sosta libera.
- b) i collegamenti pedonali fra le aree sosta e la stazione sono realizzati in prevalenza con marciapiedi ordinari privi di segnaletica per ipovedenti e con barriere architettoniche diffuse. Uniche eccezioni sono il collegamento con il Parcheggio P11 realizzato con passerella pedonale dedicata ed il sottopasso della stazione che è privo di barriere architettoniche ed è dotato di percorsi loges (in cattivo stato di manutenzione e in alcuni punti discontinui).

Particolarmente critico risulta l'utilizzo dell'area terminal Bus. L'area, che già nel sopralluogo del 2016 era stata segnalata come critica (in quanto si era rilevato l'utilizzo improprio di 2 dei 4 stalli autobus già ridestinati a sosta autovetture), oggi risulta essere ulteriormente compromessa in quanto sono state rimosse 2 delle 4 pensiline, e 3 dei 4 stalli per autobus sono stati cancellati e sostituiti da area a sosta con disco orario. Inoltre l'unico stallo residuo non risulta utilizzato se non saltuariamente da autobus privati.

Attualmente le fermate degli autobus extraurbani GTT sono collocate, in carreggiata, in corso Dora e lo stallo per gli autobus-navetta è collocato in viale Roma.

Sia le fermate di corso Dora che quella di viale Roma distano oltre 100 mt dalla stazione ferroviaria e non sono collegate direttamente con la stessa.

CONCLUSIONI

Si è rilevato che gli esiti attesi dal progetto sono attualmente inficiati dalla mancata attivazione, se non addirittura dismissione, della stazione terminal bus che era la principale opera di interscambio prevista a progetto. Maggiore aderenza degli esiti al progetto, in ottica di intermodalità di trasporto e quello relativo allo scambio autovettura privata con treno che è consentito dai numerosi posti auto realizzati. Per tale motivo nel paragrafo esiti del controllo si è prestata particolare attenzione a questo aspetto. Nel merito si ribadisce che una rilevante parte dei posti auto (oltre 150) situati nei pressi della stazione ferroviaria sono stati destinati alla sosta con disco orario e quindi non compatibili con lo scambio auto treno (con la sola eccezione del parcheggio P7 contiguo alla stazione utile per la sosta breve funzionale al carico scarico dei passeggeri).

Si è rilevata la carenza della segnaletica utile al raggiungimento delle aree sosta, che nell'area contigua alla stazione risulta essere anche contraddittoria (vedi note P7).

Infine si è rilevato che le aree sosta sono accessibili principalmente mediante marciapiedi urbani ordinari e quindi non connessi alla stazione mediante "*percorsi pedonali brevi e attrezzati*"

I funzionari
Paolo Campadello
Renato Baima Poma



Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica

Settore Controllo sulla Gestione dei Trasporti e delle Infrastrutture

ALLEGATO FOTOGRAFICO ALLA SCHEDA DI CONTROLLO

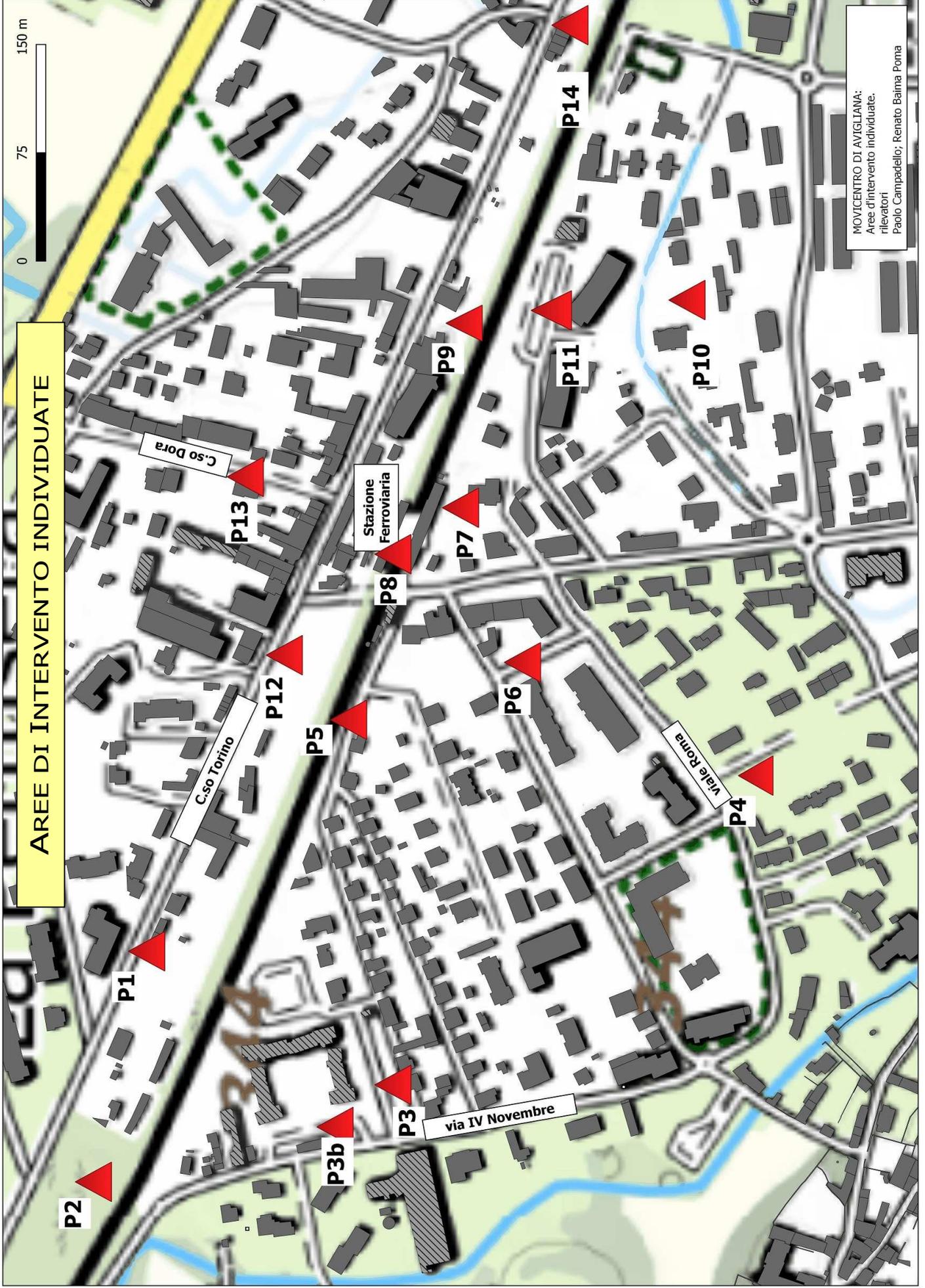
DEL

MOVICENTRO DI AVIGLIANA

CON LOCALIZZAZIONE DELLE AREE OGGETTO DI MONITORAGGIO

PAOLO CAMPADELLO - BAIMA POMA RENATO

06 AGOSTO 2020



Denominazione Area di intervento

P1

Descrizione

Parcheggio di c.so Torino e sottopasso ciclabile di collegamento fra c.so Torino e via IV Novembre.

Posti auto rilevati

82 in area parcheggio (2 per disabili)
13 lungo il corso (2 per disabili)

Distanza media dalla stazione Ferroviaria

300 metri.

% utilizzo al momento del monitoraggio

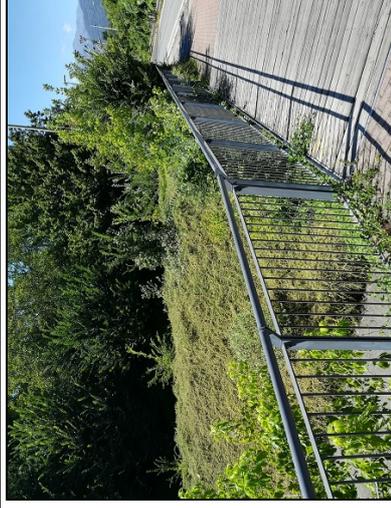
20 %.

Limitazione del periodo di sosta

Nessuna limitazione oraria.

Note di sintesi

- E' carente la segnaletica utile a raggiungere le aree di sosta.
- Il collegamento fra le aree di sosta e la stazione è realizzato mediante marciapiede privo di Loges ma percorribile con sedia a rotelle per disabili.
- Il sottopasso ciclabile è dotato di impianti di illuminazione e di video sorveglianza ma si presenta privo di recente manutenzione alla vegetazione.
- La pista ciclabile termina in via IV Novembre senza continuità di collegamento con le altre aree di intervento (P3-P4-P5).



La Pista Ciclabile in via IV Novembre (P01_1)



Accesso pedonale al sottopasso in via IV Novembre (P01_2)



Sottopasso ciclabile di via IV novembre (P01_4)



C.so Torino - Parcheggio auto a raso (P01_8)



C.so Torino - Area parcheggio (P01_6)



C.so Torino - Area parcheggio (P01_5)

<p><u>Denominazione Area di intervento</u></p> <p>P2</p>	 <p>Accesso carrabile chiuso all'area Ex scalo merci (P02_1)</p>
<p><u>Descrizione</u></p> <p>Area Ex Scalo Merci, attualmente non accessibile. Al momento l'area appare come non utilizzata.</p> <p>Il progetto destinava l'area ad uso parcheggi di interscambio.</p> <p><u>INTERVENTO NON ESEGUITO</u></p>	 <p>Vista all'area Ex scalo merci lato Ovest (P02_2)</p>
 <p>Vista all'area Ex scalo merci lato Est (P02_3)</p>	

Denominazione Area di intervento
P3 – P3 Bis

Descrizione

Parcheggi di via IV Novembre

Posti auto rilevati

P3

83 in area parcheggio (3 per disabili)

P3 Bis

40 in area parcheggio

Distanza media dalla stazione Ferroviaria

450 metri.

% utilizzo al momento del monitoraggio

15 %.

Limitazione del periodo di sosta

P3

Sosta ad orario limitato (2 ore)

P3 Bis

Nessuna limitazione oraria

Note di sintesi

- E' carente la segnaletica utile a raggiungere le aree di sosta.
- Il collegamento fra le aree di sosta e la stazione è realizzato lungo via IV Novembre – viale Roma mediante marciapiede privo di Loges ma percorribile con sedia a rotelle per disabili (800 m).
- L'area parcheggio P3 Bis parrebbe non fare parte dei Lotti di intervento del movicentro, ma è stata realizzata con le stesse specifiche dell'area P3.



Estratto planimetrico (Google maps 2020)



Area parcheggio P3 (via IV Novembre – Via Carnino) (P03_1)



Area parcheggio P3 Bis (via IV Novembre) (P03b_1)

<p><u>Denominazione Area di intervento</u></p> <p>P4</p>	 <p>Estratto planimetrico (Google maps 2020)</p>
<p><u>Descrizione</u> Parcheggio di viale Roma</p> <p><u>Posti auto rilevati</u> 52 in area parcheggio</p> <p><u>Distanza media dalla stazione Ferroviaria</u> 300 metri.</p> <p><u>% utilizzo al momento del monitoraggio</u> 70 %.</p> <p><u>Limitazione del periodo di sosta</u> Nessuna limitazione oraria</p> <p><u>Note di sintesi</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • E' carente la segnaletica utile a raggiungere le aree di sosta. • Il collegamento fra le aree di sosta e la stazione è realizzato lungo viale Roma mediante marciapiede privo di Loges ma percorribile con sedia a rotelle per disabili. 	 <p>Area parcheggio P4 - (P04_1)</p>
	 <p>Area parcheggio P4 – (P04_2)</p>

Denominazione Area di intervento

P5

Descrizione

Asse Est – Ovest adiacente al lato Sud della ferrovia; il progetto prevedeva il prolungamento di via Carnino lungo la ferrovia fra via IV Novembre e la Stazione Ferroviaria (dalla documentazione non è chiaro se solo con pista ciclabile)

Posti auto rilevati

27 lungo via Carnino

Distanza media dalla stazione Ferroviaria

Inizio area parcheggio a 25 metri.

% utilizzo al momento del monitoraggio

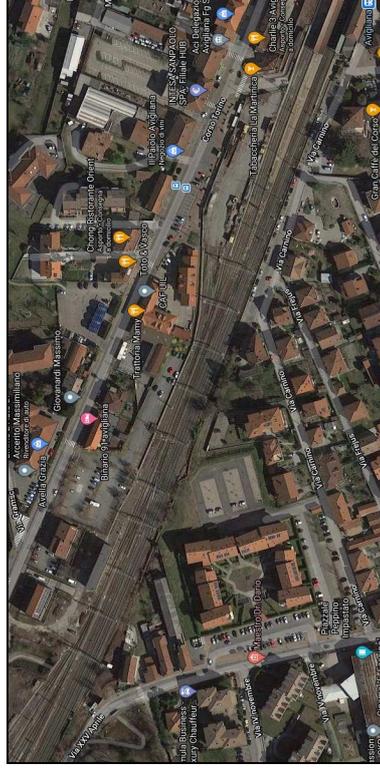
90 %.

Limitazione del periodo di sosta

Nessuna limitazione oraria.

Note di sintesi

- La segnaletica stradale pare inibire l'accesso alla via e ai parcheggi (vedi area di intervento P7).
- Il collegamento fra l'area di sosta e la stazione è privo di marciapiede.
- Il collegamento ciclabile fra la stazione ferroviaria e via IV Novembre (lungo il lato sud della linea ferroviaria) non è stato realizzato.



Estratto planimetrico (Google maps 2020)



Via Carnino vista lungo ferrovia - direzione Ovest (P05_2)



Corso IV Novembre vista lungo ferrovia - direzione Est (P05_3)



Via Carnino vista da ingresso Stazione Ferroviaria (P05_1)

Denominazione Area di intervento

P6

Descrizione

Sistemazione viabile e prolungamento di via Osvaldo Negarville fino a raccordarsi con via Carnino.

Posti auto rilevati

32 a pettine lungo la via (2 per disabili)

Distanza media dalla stazione Ferroviaria

100 metri.

% utilizzo al momento del monitoraggio

90 %.

Limitazione del periodo di sosta

Sosta ad orario limitato (2 ore)

Note di sintesi

- L'intervento è stato eseguito solo parzialmente. Non è stato eseguito il prolungamento della via Osvaldo Negarville fino a via Carnino.
- La limitazione oraria della sosta a 2 ore pare poco compatibile con l'utilizzo a parcheggi di interscambio modale.
- Lungo viale Roma in prossimità dell'incrocio con via Osvaldo Negarville è presente una fermata della linea conurbana e della navetta extraurbana per Giaveno.



via Negarville vista da via Einaudi (P06_1)



Parcheggio privato sul sedime del prolungamento non eseguito di via Negarville (P06_3)



Fermate linee autobus su viale Roma (P06_6)



via Negarville vista da viale Roma (P06_5)



Palina con pannello orari autobus in viale Roma (P06_7)

<p align="center"><u>Denominazione Area di intervento</u></p> <p align="center">P7</p>	 <p>Via Einaudi, unico accesso carrabile all'area della stazione ferroviaria, con cartello di divieto di accesso (P07_2)</p>
<p><u>Descrizione</u> Viabilità ed area sosta in prossimità della stazione ferroviaria.</p> <p><u>Posti auto rilevati</u> 14 in area parcheggio (1 per disabili) 5 riservati a mezzi FS</p> <p><u>Distanza media dalla stazione Ferroviaria</u> 10 metri.</p> <p><u>% utilizzo al momento del monitoraggio</u> 100 % dei posti non riservati FS.</p> <p><u>Limitazione del periodo di sosta</u> Sosta ad orario limitato (1 ora)</p> <p><u>Note di sintesi</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Manca la segnaletica utile a raggiungere le aree di sosta. In particolare mancano le indicazioni per accedere alla passerella pedonale che collega la stazione con il parcheggio sito in piazza Cesare Pavese (Area P11). • La segnaletica sembra interdire l'accesso all'area prossima alla stazione in particolare ai parcheggi di via Carnino (area P5) ed all'area parcheggio contigua alla stazione. • La limitazione oraria della sosta a 1 ora non è incompatibile con l'utilizzo a parcheggi di interscambio modale, rendono l'area funzionale alla sosta breve a servizio della stazione ferroviaria. 	 <p>Piazzetta Fabrizio De Andre (P07_3)</p>
	 <p>Area sosta contigua alla stazione (P07_4)</p>

<p align="center"><u>Denominazione Area di intervento</u></p> <p align="center">P8</p>	<p><u>Descrizione</u> Area della stazione con sottopassaggio pedonale di collegamento fra C.so Torino, la stazione ferroviaria e piazzetta Fabrizio De André.</p> <p><u>Accessibilità per disabili</u> Sottopassaggio e stazione ferroviaria accessibili e dotati di percorsi loges e di ascensori per raggiungere le piattaforme dei binari dal sottopassaggio. Sono presenti le informazioni con pannelli in Braille e la mappa tattile della stazione. Si segnala che i percorsi loges sono discontinui (per carenze manutentive) e non si collegano all'ascensore per l'accesso ai binari 2 e 3.</p> <p><u>Note di sintesi</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Il sottopassaggio della stazione ferroviaria è una cerniera di collegamento fondamentale che consente di collegare la parte a Nord della ferrovia con la stazione ferroviaria ed il centro cittadino. Il collegamento consente di raggiungere gli stalli per le biciclette, i Bike Box, il Bike sharing e la pista ciclabile lungo C.so Torino. E' anche utile per raggiungere l'autostazione (Area P12) che allo stato attuale pare in dismissione. • Sono presenti delle rastrelliere per biciclette in numero insufficiente ad accogliere la richiesta. (nonostante sia agosto sono tutte occupate e sono presenti bici legate ad alcuni pali). • Sono presenti 5 box per il bike sharing al momento il servizio non è ancora attivo. (come confermato dall'ufficio comunale competente contattato telefonicamente). 	
 <p>Accesso al sottopassaggio da Piazzetta De André (P08_6)</p>	 <p>Banchina binario 1 con percorso loges discontinuo (P08_10)</p>	 <p>Scala di accesso dal sottopassaggio alla stazione (P08_1)</p>
 <p>Ascensore non collegato con percorso loges (P08_4)</p>	 <p>Sede binari e banchine della stazione in direzione Ovest (P08_9)</p>	 <p>Accesso ai binari 2 e 3 con percorso loges discontinuo (P08_2)</p>

Denominazione Area di intervento

P9

Descrizione

Sottopassaggio ferroviario di collegamento fra c.so Torino e piazza Cesare Pavese in prossimità dell'accesso alla passerella pedonale di collegamento con la stazione Ferroviaria.

INTERVENTO NON ESEGUITO

Note di sintesi

- Attualmente il collegamento fra c.so Torino a nord della ferrovia e centro cittadino e stazione ferroviaria a sud è consentito dagli attraversamenti pedonali situati nelle aree P2, P8 e P14.



Passerella di collegamento fra piazza Cesare Battisti visibile sul fondo e la stazione ferroviaria.

Il sottopasso doveva innestarsi al termine della passerella.

(P11_3)

Denominazione Area di intervento

P10

Descrizione

Collegamento viabile fra via Benedetto Croce e il parcheggio di piazza Cesare Pavese.

INTERVENTO NON ESEGUITO

Note di sintesi

- Attualmente l'accesso al parcheggio di piazza Cesare Pavese da via Benedetto Croce avviene attraverso via Don L. Balbiano e non dalla nuova viabilità in progetto non eseguita.
- Altro accesso al parcheggio di piazza Cesare Pavese è quello da via Laghi.



Vista del punto d'innesto previsto da piazza Cesare Pavese.
(P10_1)



Vista del punto d'innesto previsto da via Benedetto Croce.
(P10_2)

Denominazione Area di intervento

P11

Descrizione

Parcheggio di piazza Cesare Pavese

Posti auto rilevati

83 in area parcheggio (3 per disabili)

Distanza media dalla stazione Ferroviaria

150 metri.

% utilizzo al momento del monitoraggio

15 %.

Limitazione del periodo di sosta

Nessuna limitazione oraria.

Note di sintesi

- E' carente la segnaletica utile a raggiungere le aree di sosta.
- Il collegamento fra le aree di sosta e la stazione è realizzato mediante passerella pedonale priva di Loges ma percorribile con difficoltà con sedia a rotelle per disabili (non sono presenti pianerottoli di sosta o piazzole per inversione di marcia o incrocio. Non è stata verificata la pendenza della passerella.
- Vista la capienza e la prossimità con la stazione ferroviaria L'area di sosta assolve bene alla funzione di scambio intermodale da autovettura privata a treno.



Piazza Cesare Pavese vista da via Don L. Balbiano (P11_1)



Piazza Cesare Pavese (P11_5)



Passerella pedonale di accesso alla Stazione (P11_4)

Denominazione Area di intervento

P12

Descrizione

Nuova stazione terminal Bus

Distanza media dalla Stazione Ferroviaria

150 metri.

Numero di stalli per Autobus

4 stalli di cui 3 cancellati e sostituiti da 18 posti auto a disco orario

Presenza di pensilina coperta

2 pensiline

Presenza di totem con orari e linee

Nessuna indicazione di fermata o totem informativo

Accessibilità per disabili

Nessun percorso Loges di collegamento al sottopasso

Note di sintesi

- La nuova stazione Terminal Bus, realizzata nell'ambito dell'intervento (Movicentro), risulta inutilizzata ed in parte smantellata. Sono state rimosse 2 delle 4 pensiline realizzate e 3 dei 4 stalli per autobus sono stati cancellati e sostituiti da posti auto a pettine con sosta oraria.
- In prossimità del terminal sono presenti dei Bike Box tutti utilizzati, 8 box per bike sharing (che da contatto con l'ufficio comunale risultano non ancora attivi) e una rastrelliera per bici.
- Adiacente al nuovo terminal bus è presente la pista ciclabile che si sviluppa a Nord dell'asse ferroviario e si collega con i 3 sottopassaggi della Ferrovia. (via IV Novembre; Stazione; via Don Balbiano).



Il Terminal visto da Est C.so Torino (P12_1)



Vista degli stalli autobus sostituiti dai parcheggi auto (P12_6)



Il Terminal visto da Est C.so Torino (P12_5)



Vista dello stallo autobus rimasto e delle 2 pensiline (P12_9)



Impronta a terra di una delle pensiline rimosse (P12_16)



Box per il Bike sharing con autovettura in sosta (P12_14)

Denominazione Area di intervento

P13

Descrizione

Sistemazione di c.so Dora con rifacimento dei marciapiedi, del sistema di illuminazione e del sistema di raccolta dell'acqua meteorica e realizzazione di un'isola di attraversamento pedonale a raso all'incrocio con c.so Torino.

Distanza media dalla Stazione Ferroviaria

100 metri.

Accessibilità per disabili

Nessun percorso Loges di collegamento alla stazione.

Note di sintesi

- I marciapiedi, in corrispondenza degli accessi carrabili privati, risultano a raso con la pavimentazione stradale.
- Sono presenti le due fermate degli Autobus di linea Extraurbani maggiormente prossime alla stazione. Solo una è dotata di pensilina coperta e di locandina oraria. Le locandine orarie di entrambe le linee 68 (Torino-Condove) e 91 (Collegno-Rubiana) sono collocate in bacheca presso la sala d'aspetto della stazione ferroviaria.
- L'incrocio con c.so Torino è realizzato mediante attraversamento semaforizzato con tasto di prevalenza pedonale (non attivo al momento del sopralluogo).



C.so Dora visto da C.so Torino (P13_5)



C.so Dora all'altezza delle fermate degli autobus (P13_4)



Fermata linee Extraurbane in direzione Avigliana Stazione (P13_1)



Fermata linee Extraurbane in direzione Strade Statali (P13_3)

Denominazione Area di intervento

P14

Descrizione

Attraversamento ciclo-pedonale della ferrovia a Est dell'area urbanizzata di collegamento fra c.so Torino e via Don L. Balbiano.

Distanza media dalla Stazione Ferroviaria

300 metri.

Accessibilità per disabili

Nessuna presenza di percorsi loges.

Note di sintesi

- Il sottopassaggio ciclo-pedonale consente il collegamento fra le parti a Nord e a Sud della ferrovia e conclude la pista ciclabile ad Est dell'abitato.
- La pista ciclabile termina in via Don L. Balbiano senza ulteriore collegamento alle altre aree di intervento.
- Il sottopassaggio pare svolgere la funzione prevista in progetto per l'intervento non eseguito nell'area P9.



C.so Torino visto dall'ingresso del sottopassaggio ciclo-pedonale.
(P14_1)



Il sottopassaggio ciclo-pedonale visto da C.so Torino
(P14_2)



Interno del sottopassaggio ciclo-pedonale
(P14_3)



Vista di via Don L. Balbiano dal sottopassaggio
(P14_4)