

Repubblica e Cantone Ticino
Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità
Sezione della mobilità

Programma d'agglomerato del Mendrisiotto (PAM3)

VELOCIZZAZIONE DEL TP SU GOMMA E RIQUALIFICA MULTIMODALE DELL'ASSE URBANO PRINCIPALE CHIASSO-MENDRISIO

CODICE ARE 5250.3.001

PAM3 TP I

**Mendrisio - Coldrerio - Balerna
(strada cantonale)**

Settore 1 – Via Valletta – Garage AMAG

Settore 2 – Rotonda Coldrerio

Settore 3 – Mezzana (Istituto agrario)

Settore 4 – Balerna (intersezione via Mte. Generoso)

Settore 5 – Balerna Cimitero – Rotonda Bellavista

CONSULTAZIONE SERVIZI CANTONALI, COMUNI E AZIENDE

14 settembre 2022

PAM3 TP 1 PPREL VELOCIZZAZIONE TP ASSE PRINCIPALE CHIASSO – MENDRISIO / OSSERVAZIONI RICEVUTE

OSSERVAZIONI RICEVUTE	Oss UPM	DECISIONE
<p>AOsot Martini 04.12.2020</p> <p>Gli interventi non risultano in conflitto con progetti di nostra competenza. Il progetto così com'è sviluppato rappresenta una buona base di partenza per le successive fasi progettuali, dove saranno comunque da approfondire alcuni aspetti (fasi di lavoro, nuovi muri, espropri,...).</p> <p>Nella documentazione manca la lista di controllo per l'elaborazione di progetti sicuri dal punto di vista della circolazione stradale (Strumento ISSI RSA).</p> <p>Nell'ambito dell'elaborazione del Pmax e prima del passaggio alla prossima fase progettuale devono essere considerate tutte le osservazioni dell'Ufficio della segnaletica stradale e degli impianti pubblicitari (Usip). In particolare determinante preavviso Usip in merito ai passaggi pedonali/attraversamenti.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • OK • RSA da prevedere nel PDef • OK vedi USIP 	
<p>ASCo 03.12.2020</p> <p>Ucp Canonica Progetto suddiviso in 5 parti, ma facente parte dello stesso intervento, complessivamente per ca. 2,8 Mio CHF. Si preveda almeno 1x preappalto per la pietra naturale; il resto può essere fatto con 1x appalto unico di pavimentazione</p> <p>Ugm Frangi Nessuna osservazione.</p> <p>Usip Curti In generale: La segnaletica orizzontale deve essere eseguita ai sensi della Norma VSS 40.850a. Qualora si volessero dare delle eccezioni di transito lungo la corsia bus (es. velocipedi) va demarcato il relativo simbolo.</p> <p>Verificare che le manovre dei veicoli pesanti (bilici di 16.50 m) non vadano in contrasto con gli accorgimenti del progetto specialmente nel progetto del settore 2.</p> <p>Nel presente progetto vanno presi in considerazione tutti gli accessi laterali privati poiché potrebbero essere in conflitto con le previste ubicazioni delle nuove fermate TP</p> <p>Settore 2: Per questioni di sicurezza, sarebbe auspicabile avvicinare la fermata bus in direzione rotonda verso l'isola spartitraffico per evitare dei sorpassi dei veicoli al momento in cui il torpedone è fermo. Lo stesso discorso vale per la fermata sul lato opposto della carreggiata.</p> <p>Chi svolta a sinistra verso Mendrisio in uscita dagli accessi privati attraversa due corsie (bus + corsia normale); quindi almeno per l'ultimo tratto di ca. 100 m prima della rotonda è ragionevole /opportuno demarcare la linea di sicurezza in quanto gli utenti hanno la possibilità di fare l'inversione di marcia presso la rotonda.</p> <p>Si esprime perplessità sulla doppia corsia d'entrata in rotonda in quanto aumentano i potenziali conflitti (sicurezza stradale) e si invita pertanto a rivalutare questa scelta progettuale.</p> <p>Settore 3: L'ubicazione delle fermate bus a Mezzana (planimetria 2/2) potrebbe favorire il sorpasso dei veicoli al momento in cui il torpedone è fermo. Infatti, i veicoli in transito usufruirebbero della corsia multifunzionale come spazio adibito a tale manovra.</p> <p>Settore 5: Anche in questo caso si esprime perplessità sulla doppia corsia d'entrata in rotonda in quanto aumentano i potenziali conflitti (sicurezza stradale) e si invita pertanto a rivalutare questa scelta progettuale.</p> <p>Utrac Turri La DC ha in programma, entro il 2023, il rifacimento della pavimentazione in funzione del risanamento fonico. Coordinare gli interventi.</p> <p>Bozzini Nessuna osservazione.</p> <p>Morettini In generale il progetto non è comprensibile, non vi è un'unità d'intervento, fasce multifunzionali, restringimenti, aggiunta di corsie per il TP. La soppressione delle corsie ciclabili, come più volte detto e ribadito, non è pagante dal punto di vista politico, e svariate sono le manifestazioni negative dei ciclisti. In ogni caso si devono rendere accessibili le corsie bus anche ai ciclisti. La scelta di inserire due corsie veicolari in una rotonda a corsia unica (anello esterno ca. 13.50m, anello interno ca. 6.50m) deve essere attentamente valutata in quanto possibile fonte di incidenti con la congestione di un asse già notevolmente intasato.</p> <p>Mal si comprende il motivo per il quale nel settore 2.2-2, visto che l'obiettivo è quello di velocizzare il TP, non venga inserita una corsia bus, seppur limitata in larghezza (velocità TP 30km/h) con un restringimento del marciapiedi invece di un suo allargamento fino a 3,90m.</p> <p>Idem si potrebbe dire per il settore 3, si mantengono corsie larghe con fasce multifunzionali a scapito di (almeno) una corsia bus. È stata valutata la possibilità di procedere con degli espropri? Troppo costoso? Troppo lunga la procedura? A procedere per fette di salame succede sempre il solito caos, dove diventa impossibile adattare in seguito i progetti dovendosi poi adattare a quanto appena fatto/progettato. È probabilmente mancata una coordinazione dei progetti.</p> <p>Non è possibile ripensare il settore 3.2-2 spostando la pista ciclabile verso il privato (espropri) e ricavare almeno due corsie ciclabili?</p> <p>Essendo un PPreel e mancando quindi delle misure di dettaglio ci riserviamo di esprimerci nelle prossime fasi di progetto.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • OK • OK • OK nel PDef • FermTP compatibili con gli accessi • Da approfondire nel PDef • OK da prevedere • Scelta confermata (perizia) • Ubicazione conermata • Scelta confermata (perizia) • OK nel PDef • OK • Concetto interventi PAM3 confermato • Scelta confermata Vedi perizia • Corsia bus non necessaria vedi perizia • Aspetti valutati scelta confermata vedi perizia 	
<p>EM 18.11.2020</p> <p>Bosisio: Osservazioni tecniche –</p> <p>Settore 5:- Coordinare con progetto PAM3, Ascensore inclinato tra stazione FFS e fermata bus Bellavista via S. Gottardo. Le fermate bus non coincidono.</p> <p>Aggiungere marciapiede passante incrocio via Antonio Primavesi con via S.Gottardo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • OK da coordinare • OK nel PDef 	

<p>Osservazioni di concetto: Settore 2: - Attraversamento di due corsie (bus e Mendrisio – Coldrerio) dagli accessi privati in direzione Mendrisio. Con linea continua possibilità di inversione in sicurezza presso la rotatoria.- Al posto della riqualfica è possibile inserire la corsia bus. Settore 3:- Concordo sulla valutazione di una separazione fisica tra marciapiede ciclopedonale e campo stradale (vedi incidente mortale del 2008).</p> <p>Settore 5- Con la corsia bus sulla Chiasso – Mendrisio e la linea continua, gli accessi privati non hanno più la possibilità di immettersi in direzione Chiasso. Dove si prevede l'area di inversione? Informazioni: Settore 4- Nuovo PP in via S. Gottardo realizzato quest'anno [1010.110]. D. Albani:- Rotonda di Coldrerio, si passa da 1 corsia arrivando da Balerna, a un aumento a due corsie , per poi immettersi in una rotonda a una corsia, oltretutto in quel piccolo pezzo a 2 corsie vi è una fermata del bus. Per questo motivo, ritengo che se si vuole dividere in due corsie, una deve essere solo per BUS, non come bypass, in quanto teoricamente una volta entrati in rotonda si perde la precedenza quindi saresti nuovamente a corsia singola e le preselezioni non avrebbero nessuna necessità. Nella tratta davanti all'Ideal di Coldrerio, che velocità rimane? 50 km/h o 30 km/h? Zona fermata Bus Mezzana: si passa da una discesa con marciapiede ciclopedonale (sezione B-B piano settore 3.2.2 – misura ML 2.3) a una discesa con marciapiede normale con fermate bus; attenzione ai punti di salita e discesa dei ciclisti rispettivamente agli attraversamenti! Zona “Croce Bianca” a Balerna, considerato l'uso della strada in direzione Gorla, è funzionale non avere nessuna suddivisione delle corsie visto il numero dei veicoli che lasciano la principale rispettivamente che vi si immettono? (nella situazione attuale le zone prima dell'incrocio non hanno la banda rossa a lato corsie. Salita “Bellavista”, restringimento puntuale del marciapiede a 1 metro, non è fattibile altrimenti? Rotonda verso centri commerciali (fine settore 5), considerando che in rotonda chi arriva da sinistra ha la precedenza, in realtà il Bus dovrebbe lasciare la precedenza anche ai veicoli presenti nella corsia a lato? Non è necessario (come avviene nelle rotonde esempio in zona Locarnese) che la corsia normale si immetta nella corsia Bus per accedere alla rotonda? G. Rondini: Osservazioni generali:- La larghezza della carreggiata in corrispondenza delle nuove isole spartitraffico deve essere di minimo 3.50m. Settore 3.1-2:- Altezza parapetto a lato del marciapiede ciclopedonale deve essere di min. 1.30m, (vedi VSS 40 568). Il nuovo marciapiede ciclopedonale fa parte del percorso ciclopedonale Cantonale CMe. La manutenzione sarà a carico del Comune, come definito dall'Art. 43c LStr È stata valutata la posa di una separazione fisica (cassone) tra il marciapiede ciclopedonale e la strada cantonale, (tratto 60 km/h)? Settore 3.2-2: - Altezza parapetto a lato del marciapiede ciclopedonale deve essere di min. 1.30m, (vedi VSS 40 568). È stata valutata la posa di una separazione fisica (cassone) tra il marciapiede ciclopedonale e la strada cantonale, (tratto 60 km/h)? Variante settore 4:- Piattaforma rialzata e attraversamento pedonale secondo le linee guida cantonale, (vedi scheda B 6.2).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Scelta confermata come da PAM3 • Scelta con bordura confermata • Da verificare • OK preso atto • Scelta confermata Vedi perizia • v=50 km/h • OK nel PDef (PAM3 ML2.3) • Nessun intervento previsto (solo adeguamento FermTP) • Concetto confermato • OK 3.50m • OK 1.30m • OK • Solo bordura • OK 1.30m • Solo bordura • Verificare nel PDef 	
<p>Sa V. Vanoni 26.10.2020 Dal progetto, in fase preliminare, si evince che la Zona agricola sarà interessata con perdite definitive e, probabilmente, in fase esecutiva, con occupazioni temporanee. Siamo favorevoli, in generale, ad approfondire l'analisi fin qui condotta, chiedendo che sia portata, nei prossimi passi progettuali, l'attenzione agli aspetti riferiti alla Legge sulla conservazione del territorio agricolo (LTAgr.) e alla ricostituzione del suolo in base all'ordinanza Osuolo. Ci aspettiamo di essere aggiornati sugli sviluppi futuri.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Da approfondire nel PDef (LTagr) 	
<p>SF J. Affolter 26.10.2020 Preavviso favorevole</p>	<ul style="list-style-type: none"> • OK 	
<p>SL A. Signorini 24.11.2020 Settore 3 Mezzana la sezione della logistica, preavvisa favorevolmente il progetto preliminare. Facciamo notare che il nostro progetto di massima per la sistemazione esterna è già stato approvato dalla Direzione di progetto, il progetto definitivo ci verrà presentato per la metà di febbraio 2021. Pertanto il progetto PAM3 dovrà integrarsi con il nostro e viceversa. Ti mando separatamente il nostro progetto.Saluti Andrea</p>	<ul style="list-style-type: none"> • OK • Da coordinare 	
<p>SM R. Bonetti 24.11.2020 UPM Da coordinare internamente UTP Segnaliamo che anche in futuro per accedere ai bus delle linee urbane 2, 3 e 4 (attuale linea 1 rinumerata 4 da dicembre 2020) che servono questa tratta sarà necessario acquistare il titolo di trasporto agli apparecchi di vendita posizionati alle fermate. Segnaliamo inoltre che presumibilmente a medio termine sulla linea 2, per motivi di capienza, potranno circolare anche autobus articolati da 18m. A livello di progettazione preliminare del Settore 2 segnaliamo la nostra contrarietà alla soppressione della fermata “Coldrerio, Ideal”. È vero che le fermate “Coldrerio, Paese” e “Coldrerio, Mercole” non sono eccessivamente distanti da “Coldrerio, Ideal”, ma è altrettanto vero che questa fermata è ideale per il bacino d'utenza che fa capo a Via Beccaria e Via Monte Generoso. Chiediamo di considerare anche la progettazione di questa fermata a norma LDis nell'attuale posizione.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • OK • OK nel PDef • Incontro 10.12.20 OK a soluzione prevista nel PPrel 	

<p>UMLS Chiediamo di consentire tutte le corsie bus al traffico ciclistico.</p> <p>SPAAS M. Bonetti 20.11.2020 Prevenzione dei rumori: Il progetto preliminare prevede la velocizzazione del trasporto pubblico e la riqualifica dell'asse stradale P2 Mendrisio-Chiasso. Esso interessa impianti stradali inclusi nel progetto di risanamento fonico (PRF) delle strade cantonali e comunali del Mendrisiotto e Basso Ceresio (Fase prioritaria). Gli interventi previsti sulla strada cantonale toccano tratti stradali in cui è necessaria la posa di una pavimentazione fonoassorbente del tipo SDA 4-12. Si richiede pertanto che, laddove il progetto preveda il rinnovo dello strato d'usura, sia posata una pavimentazione fonoassorbente del tipo SDA 4-12 in conformità con il PRF. Si raccomanda la posa di bordure, chiusini e caditoie al di fuori delle fasce di rotolamento delle ruote. Tali oggetti provocano, infatti, al momento del passaggio delle ruote dei veicoli un rumore di tipo impulsivo, percettibile e fastidioso. Se ciò non fosse possibile, si richiede l'utilizzo di prodotti di nuova generazione che limitano il rumore impulsivo e fastidioso generato dal passaggio dei veicoli. Protezione delle acque Il tracciato del settore 1 (Coldrerio Via Valletta – Garage Amag) interesserà la zona S3 e in minor modo la zona S2 di protezione delle acque della sorgente della Valle della Motta, di proprietà del Comune di Coldrerio. Il Comune di Coldrerio dovrà pertanto essere avvisato tempestivamente, affinché possa valutare se approntare dei sistemi di sorveglianza, allarme e intervento per accertare la continua qualità dell'acqua a uso potabile (art. 31, cpv. 1, lettera b., OPAC), prima, durante e dopo i lavori e in funzione delle sostanze utilizzate sul cantiere (idrocarburi, lubrificanti, ecc.). Il tracciato del settore 5 (Cimitero Balerna – Rotonda Bellavista) interesserà il settore Au. Si ricorda che in questo settore costruzioni e impianti devono essere realizzati sopra il livello piezometrico medio della falda freatica. Ogni intervento dovrà essere compatibile con le esigenze di protezione delle acque sotterranee (LPAC, OPAC, Istruzioni pratiche per la protezione delle acque sotterranee, UFAFP 2004 e Regolamento comunale delle zone di protezione). Durante i lavori dovranno essere osservate le disposizioni contenute nella tabella di riferimento "Cantieri" delle Istruzioni pratiche per la protezione delle acque sotterranee – UFAFP 2004. Smaltimento delle acque: Nelle prossime fasi di progettazione dovranno essere coinvolti i Comuni interessati dalle opere in oggetto al fine di definire i potenziali interventi sulle infrastrutture comunali di smaltimento delle acque da coordinare con la riqualifica.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • OK • OK da coordinare • OK nel PDef • OK nel PDef • OK nel PDef • OK nel PDef • OK nel PDef 	
<p>DCSeg Maninetti 23.10.2020 Il progetto è inserito nelle opere infrastrutturali forfettarie cofinanziate dalla Confederazione dal PAM3. Come indicato nella lettera inviata dalla Divisione delle Costruzioni alla CRTM (Commissione regionale dei trasporti) il 09.03.2020, si ricorda che una copia cartacea del progetto deve essere inviata alla Divisione delle costruzioni prima dell'inizio lavori.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • OK 	
<p>SST L. Rosselli 24.11.2020 L'asse viario interessato dal progetto è classificato per la prima tratta su Coldrerio (fino alla rotonda) quale strada di collegamento per poi proseguire quale strada principale. Dal profilo pianificatorio non sono identificati elementi che impediscano l'avanzamento del progetto. Sono però richiamati degli studi in corso, con cui il progetto si deve rapportare con il loro sviluppo e verificarne la congruenza. Essi sono: -avanzamento della revisione del PR di Balerna, esaminato preliminarmente dal Dipartimento del territorio con rapporto del 18 dicembre 2018. -misura 5.1 del PAM3 (riqualifica dei fronti lungo l'asse principale di Coldrerio - Via San Gottardo). L'approfondimento di competenza del Municipio potrà scaturire, se necessario per ridefinire l'assetto pianificatorio dei fronti, in una variante di PR. Per i singoli interventi previsti sono evidenziati alcuni punti ritenuti critici dal profilo del loro inserimento paesaggistico, che necessitano una nuova soluzione. Settore 1: L'adattamento della fermata "Colle degli Ulivi", per renderla accessibile ai disabili secondo la direttiva cantonale, comporta l'arretramento parziale del muro di cinta di Villa Foresta. Tale intervento non risulta adeguato alle caratteristiche paesaggistiche e tipologiche della proprietà del Colle degli ulivi in quanto interrompe la geometria e la linearità della cinta storica lungo la strada cantonale. Si chiede pertanto che la fermata sia spostata prima dell'inizio della cinta verso sud-est o modificata in modo che il muro di cinta rimanga intatto. All'altezza del mappale 112 Coldrerio il nuovo muro di sostegno dovrà avere una finitura in pietra con la stessa tipologia e messa in opera di quello esistente che, a causa della realizzazione del marciapiede, dovrà essere distrutto. Settore 2.2-2 Si prende atto favorevolmente della volontà di elaborare un progetto di riqualifica e valorizzazione urbanistica di Via San Gottardo. Nell'approfondimento del progetto si dovrà prestare particolare attenzione e cura nella scelta della pavimentazione, dell'illuminazione, dell'arredo urbano e delle alberature, così da promuovere un affaccio urbano qualificato. Settore 4 Si ritiene che il muro di cinta in pietra del mappale 1669 Balerna debba essere preservato intatto. Si chiede pertanto di trovare una soluzione alternativa che non interessi il muro.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • OK • OK considerare • OK considerare • OK ubicazione ferm confermata senza toccare il muro di cinta e senza marciapiede • OK da verificare nel PDef (misura TIM) • OK da considerare nel PDef FermTP Balerna, Mercole 	

DCstaff Celpi 24.11.2020 Il preventivo globale è di circa 3.5 mio CHF, sembra sarà possibile semplificare crediti e convenzioni di finanziamento (e magari successivamente progetti e appalti), in quanto tutto sul medesimo asse.	• OK	
UA C. Blezzani 12.11.2020 - Nessuna osservazione.	• OK	
UCA De Matteis 26.10.2020 - Favorevole	• OK	
UD Agustoni 26.10.2020 - Nessuna osservazione	• OK	
UCP Molina 27.10.2020 - Nessuna osservazione	• OK	
Uci F. Borradori 12.11.2020 Sono previsti interventi sulle strade cantonali, se realizzati, una copia dei piani conformi all'esecuzione dovrà essere trasmessa all'UCI.	• OK	

MUNICIPIO COLDRERIO (Incontro 21.12.2020 / Lettera 12.01.2021)		• Vedi incontro
Innanzitutto si precisa come l'Esecutivo condivide il principio di intervenire con misure mirate a sostegno del trasporto pubblico in modo da favorire e velocizzare le percorrenze delle tratte interessate. Per contro, esprime alcune perplessità sui modi con i quali questi obiettivi si intendono raggiungere.		• OK di principio
In generale, se si considerano i costi di investimento previsti per i soli tre settori concernenti il territorio di Coldrerio, stimati in ca. CHF 2'800'000 (+/- 25%), in rapporto ai benefici che le misure porteranno ai tempi di percorrenza, il progetto non ci sembra sufficientemente sostenibile e giustificabile dal profilo prettamente finanziario.		• Definire Lista A e Lista B
<u>Settore 1</u> a. Pur comprendendone le motivazioni si esprime perplessità sull'effettivo utilizzo del nuovo marciapiede realizzato in direzione sud-nord con conseguente esproprio del terreno privato. b. Si chiede di rivalutare la reale necessità di demolire il muro di proprietà ed allargare il sedime stradale per introdurre la corsia preferenziale del TP.		• Allargamento necessario per calibri 3 corsie • Arretramento muro comunque necessario
<u>Settore 2</u> c. Non si condivide la posizione della fermata direzione sud-nord con conseguente chiusura dello sbocco stradale di via Rebosta. Si chiede di valutare l'opportunità di anticipare la fermata con scanso dei veicoli prima del passaggio pedonale oppure dopo la rotonda dove peraltro esiste già uno spiazzo di fermata; d. Non si è convinti dell'opportunità di riqualifica della fascia stradale lungo via San Gottardo con allargamento del marciapiede, comparto prevalentemente ad uso		• OK progetto adeguato come richiesto (accesso mantenuto) • Previsto nella misura PAM3 IN 5.1 (competenza comunale)

<p>artigianale, privo di residenze o servizi che lo renderebbero attrattivo. Si propone di rivalutare l'opportunità di realizzare una corsia preferenziale del TP lungo tutto il settore 2;</p> <p>e. La rinuncia delle fermate Ideal non solleva particolari criticità se non quelle di riorganizzare e rivedere i percorsi interni ai quartieri per indirizzare i pedoni alle fermate restanti;</p> <p>f. Viene criticata la scelta progettuale di modificare l'assetto della rotonda in corrispondenza del sagrato della Chiesa San Rocco, opera realizzata e collaudata solo pochi anni fa (27.09.2017).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Da approfondire nel PDef • Intervento necessario / Proposta confermata 	
<p><u>Settore 3</u></p> <p>g. Si condividono le scelte progettuali senza nessuna particolarità da evidenziare;</p> <p>Con la speranza che le nostre osservazioni vengano debitamente tenute in considerazione e riprese nel proseguo della progettazione, precisiamo che il municipio ha demandato al capo dicastero e all'Ufficio tecnico il compito di collaborare con il vostro ufficio per discutere e trovare soluzioni che permettano di avere massima condivisione.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ok • OK definire incontro 	

MUNICIPIO BALERNA (Lettera 25.11.2020)

Settore 4 - Intersezione Via Monte Generoso

Considerata la difficoltà nel mantenere le fermate bus nelle attuali posizioni, sia per le esigenze di miglioramento della fluidità dell'intersezione con Via Monte Generoso e sia per le necessità di adeguamento ai sensi della Legge sui disabili, si condivide il principio di spostamento delle stesse a valle del nuovo passaggio pedonale.

Seppur lo spostamento a valle comporti una maggior percorrenza per gli utenti provenienti da Via Monte Generoso, il fatto di ubicare le fermate in prossimità del passaggio pedonale è ritenuto dal profilo della sicurezza un miglioramento.

Tuttavia si chiede di valutare l'opportunità, rispettivamente la fattibilità e soprattutto se ciò possa essere un miglioramento dal profilo della sicurezza pedonale, di realizzare un marciapiede continuo all'altezza dell'incrocio con Via Monte Generoso.

- OK spostamento FermTP in corrispondenza del pp

- Fattibile (verificare con USIP se opportuno)

Passaggio pedonale rotonda Bellavista

Lo spostamento del passaggio pedonale in località Bellavista a favore del prolungo della corsia preferenziale dei bus è ritenuto problematico.

Infatti il suo spostamento a monte va decisamente a discapito delle percorrenze pedonali tra i quartieri di Marediga e Bisio/Pontegana, dove i pedoni utilizzano prevalentemente la strada pedonale di Via Primavesi e il marciapiede posto a lato della carreggiata cantonale direzione di Chiasso.

Il marciapiede presente sul lato opposto è scarsamente utilizzato in quanto è necessario far capo ai due sottopassi presenti all'altezza delle due rotonde e soprattutto non è disponibile un attraversamento pedonale protetto all'altezza dell'incrocio con Via Sottobisio.

Da rimarcare infine che lo spostamento a monte del passaggio pedonale renderebbe ancor meno attrattivo il percorso Casa-Scuola da e per il quartiere Bisio/Pontegana.

Si chiede pertanto di mantenere l'attuale ubicazione del passaggio pedonale in quanto, in questo caso, si ritiene più opportuno privilegiare le percorrenze pedonali.

- Spostamento di ca. 30m
Scelta opportuna per velocizzare il TP
Da valutare quando realizzare (lista B)

- Da approfondire e verificare nel PDef (possibile rimandare in un secondo tempo)

Fermata Bus "Bellavista"

Si ritiene corretto lo spostamento della fermata del bus direzione Mendrisio all'altezza del passaggio pedonale esistente. Da valutare però se non vi sia la possibilità di inserire una pensilina d'attesa coperta.

Per contro è ritenuto poco opportuno lo spostamento della fermata del lato opposto (direzione Chiasso) in quanto si allontanerebbe dal punto di collegamento dell'arrivo del lift inclinato "Stazione-Bellavista" e dalla pensilina d'attesa esistente.

Pure problematica, dal profilo dell'inserimento paesaggistico, potrebbe essere la realizzazione di una pensilina d'attesa coperta all'altezza della piazzetta panoramica.

- OK Pensilina (largh. marciapiede 3m)

- Da approfondire e verificare nel PDef

<p>Quale possibile misura per alleggerire i punti di rallentamento all'altezza del Centro paese si chiede di valutare se l'introduzione della possibilità di svolta in direzione Chiasso per i veicoli provenienti da Via Guisan potrebbe migliorare la fluidità del traffico, rispettivamente se ciò sia compatibile con lo spostamento delle fermate e con la sicurezza stradale.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Da approfondire e verificare nel PDef (studiare possibilità di immissione in due tempi con corsia centrale) 	
<p>In conclusione si chiede pure di precisare se vi siano dei costi posti direttamente a carico del Comune di Balerna per gli interventi proposti nell'ambito della misura PAM3 - TP1 in questione.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • OK Da precisare 	

MUNICIPIO MENDRISIO (Lettera 18.11.2020)

Il Municipio non ha particolari osservazioni da formulare.

• Vedi incontro

•