





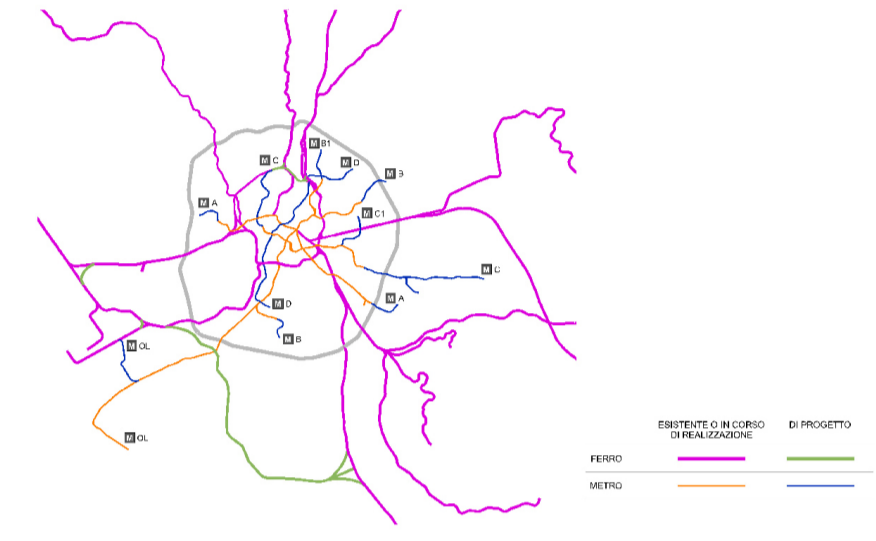
Infrastrutture per la mobilità

Il sistema della mobilità costituisce uno degli assi portanti del modello policentrico della nuova organizzazione urbana





Infrastrutture per il trasporto pubblico

-  Ferrovie
-  Metropolitane
-  Stazioni rete ferroviaria nazionale
-  Corridoi per il trasporto pubblico in sede propria

Il trasporto pubblico su ferro si basa sull'integrazione tra servizio ferroviario metropolitano e rete delle metropolitane urbane. Le linee di ferrovia metropolitana hanno il compito di adduttrici dall'esterno alle linee metropolitane; le linee metropolitane urbane servono in maniera via via più capillare le aree interne mettendo in rete le centralità esistenti e previste, collaborando con i corridoi del trasporto pubblico di superficie. Con questo sistema circa il 50% degli abitanti interni al GRA (1 milione di abitanti su 2,7) risultano serviti direttamente dalla rete del ferro (500 metri di raggio dalle stazioni).





Infrastrutture stradali

-  Rete primaria autostradale
-  Rete primaria
-  Rete principale
-  Rete secondaria

Il disegno della rete viaria è stato definito in relazione ad una ricerca di equilibrio delle scelte tra trasporto pubblico e privato, sviluppando le integrazioni tra le diverse reti ed il potenziamento dell'accessibilità verso un sistema di nodi di intercambio sia di attestamento del privato sul pubblico che di corrispondenza pubblico/pubblico. La ridefinizione del modello ha dato luogo ad una classificazione degli assi stradali, con l'obiettivo di determinare una rete coerente con le funzioni delle singole componenti ed attenta alle relazioni tra le reti del trasporto collettivo e le caratteristiche dei tessuti e degli ambiti attraversati.



Nodi di scambio
 di livello metropolitano
 di livello urbano

174 nodi di scambio si articolano in "nodi di attestamento urbano e metropolitano" e "nodi di corrispondenza". I nodi di attestamento, generalmente localizzati all'esterno del GRA, sono caratterizzati dalla presenza di parcheggi di scambio per gli spostamenti pendolari provenienti dai comuni dell'area metropolitana romana (nodi metropolitani) e dagli ambiti suburbani della città diffusa (nodi urbani). I nodi di corrispondenza, localizzati invece nelle aree semicentrali e centrali all'interno del GRA, garantiscono l'effetto rete all'interno del sistema su ferro e tra questo e i corridoi per il trasporto pubblico in sede propria.

