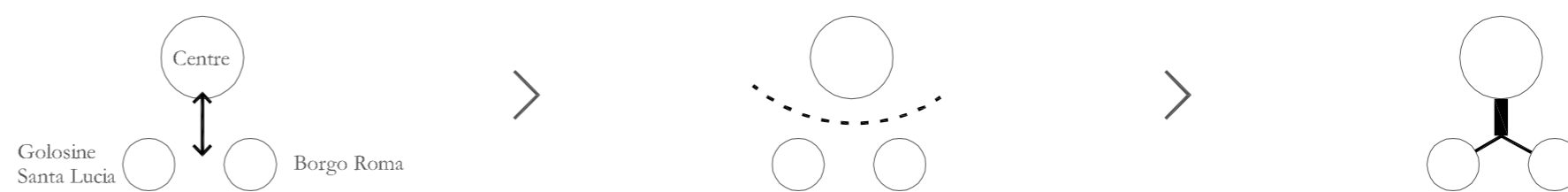


**Legenda**  
 ..... Mobilitat rodada privada  
 ——— Mobilitat rodada pública

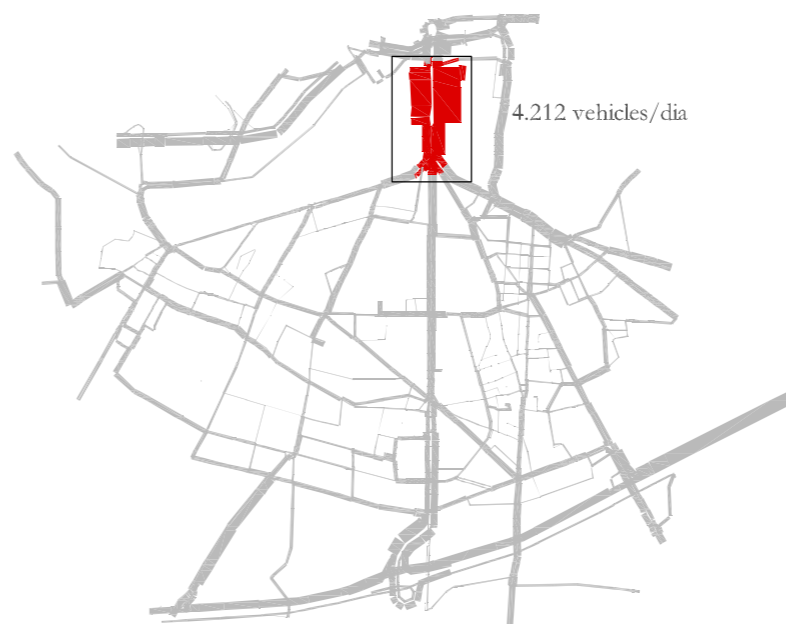
## Mobilitat actual

El sistema viari actual de Verona, es centra, en la seva major part, en resoldre la relació entre Verona Centro i Verona Sud i superar la barrera del feix de vies de tren. La principal via que supera aquesta barrera és el vial del Lavoro (Carlo Massimo) que absorbeix gran part del fluxe d'intercanvi entre el centre i la perifèria sud. Apareixen vies secundàries (via Albere i via Basso Acquafredda) que també superen les vies de tren però no reuneixen les característiques suficients (connexió directa amb l'autopista i secció del vial) per tal d'absorbir part del fluxe que passa per la via del Lavoro.

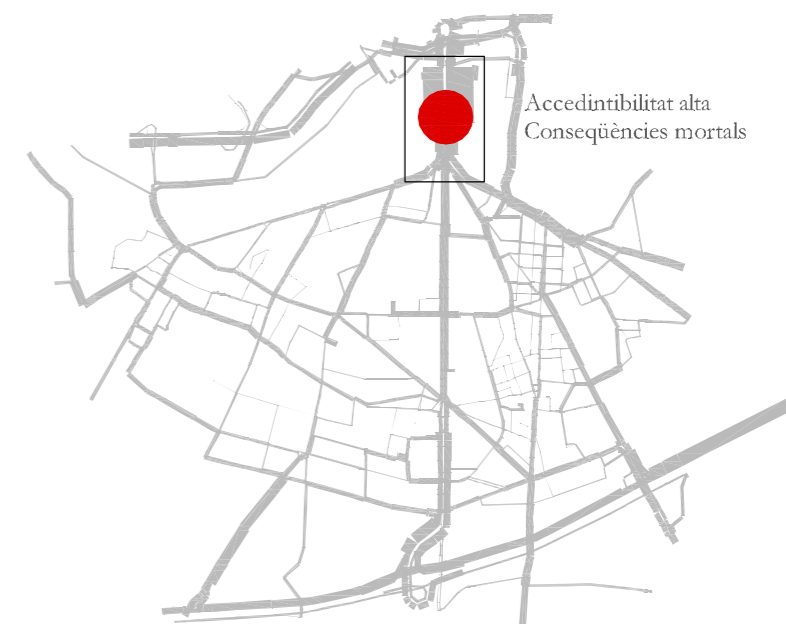


D'aquesta manera hi ha un tram del vial en qüestió que assoleix una gran quantitat de fluxe de vehicles. Aquest tram es força proper al centre i reuneix els índex d'accidentalitat, contaminació i soroll més alts de tota Verona, fent evident la necessitat de resoldre aquest tram per tal de millorar la relació entre els barris perifèrics i el centre de Verona.

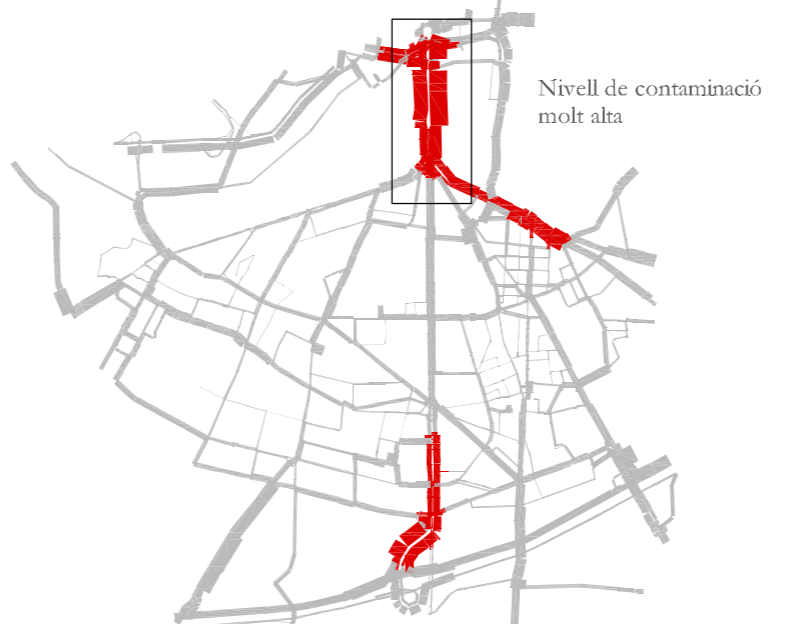
### Fluxe mobilitat rodada



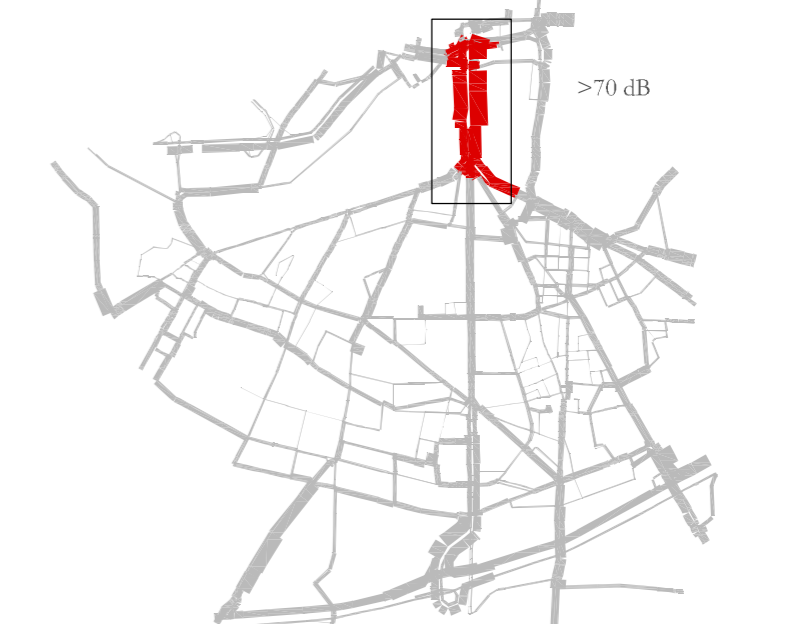
### Accidentalitat



### Contaminació



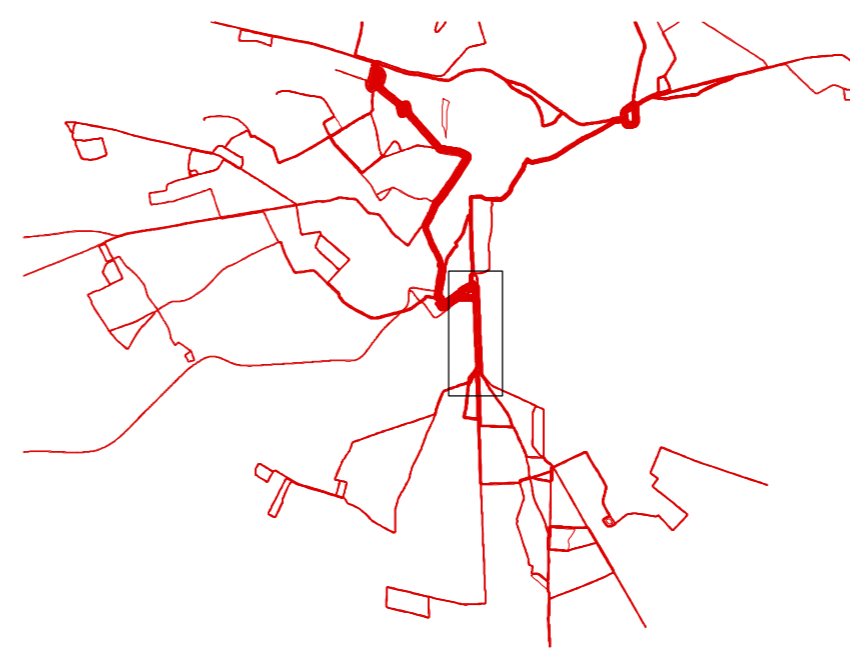
### Contaminació acústica



### Transport públic

El transport públic de Verona es basa en una xarxa d'autobusos que es centra sobretot en el vial del lavoro com a gran eix portador de transport públic. Un eix, com hem vist, altament congestionat i sol·licitat que fa dissenyar línies llargues i amb molts retards en les sortides i arribades.

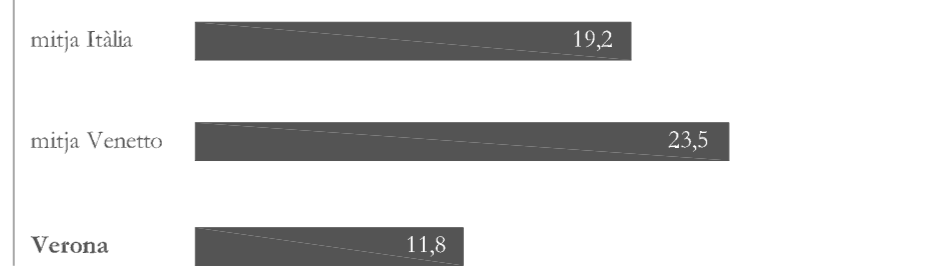
L'estat que presenta la xarxa de transport públic fa que fís del mateix sigui molt baix, prop del 20% dels viatges que es fan a Verona són en transport públic, a part de la baixa confiança dels ciutadans en la mateixa. Per altra banda, el transport públic es un dels sistemes urbans que més energia consumeix de la ciutat i que aquesta energia es basa en el consum de combustibles fòssils, fa que sigui un sistema poc sostenible.



### nº de usuaris de transport públic / hab.



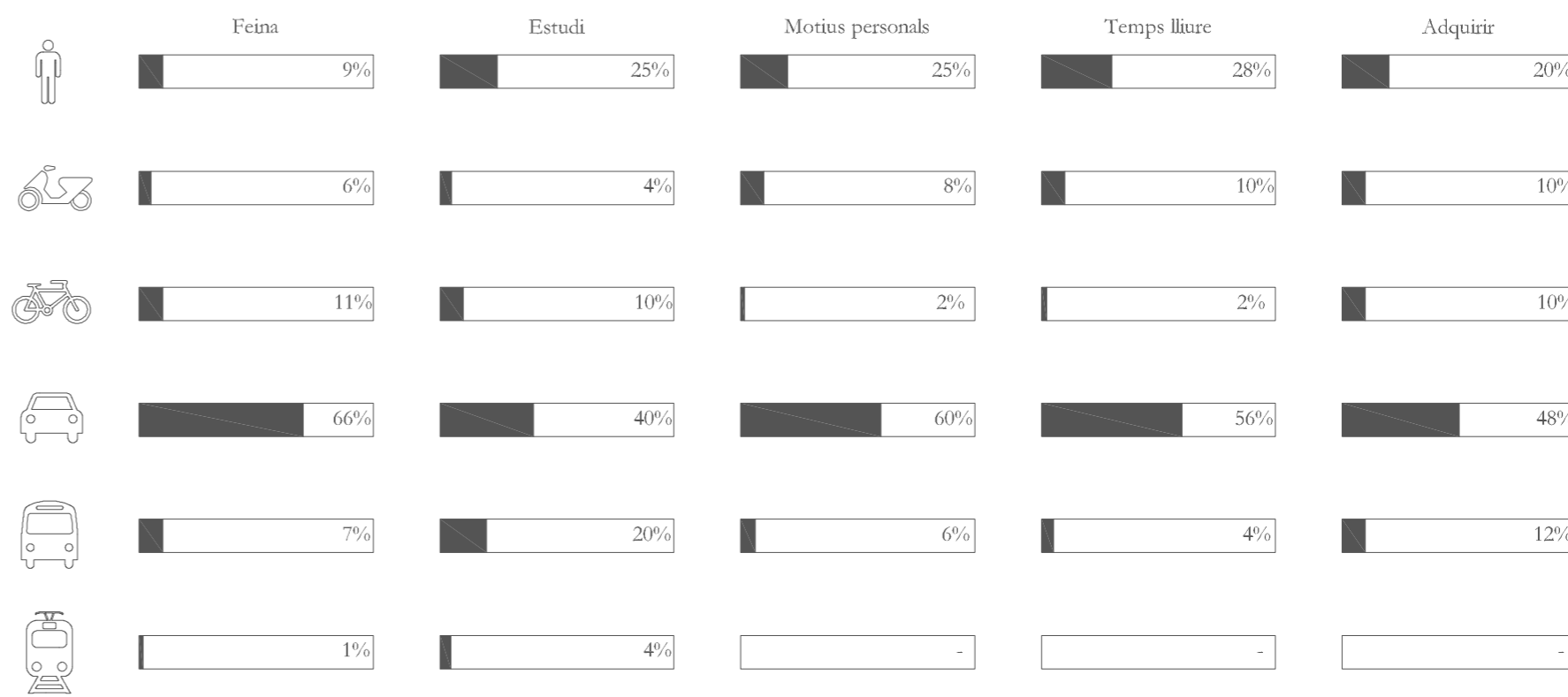
### Àrees peatonals m² / 100 hab.



### Densitat de pistes ciclables km lineal / 100 km²



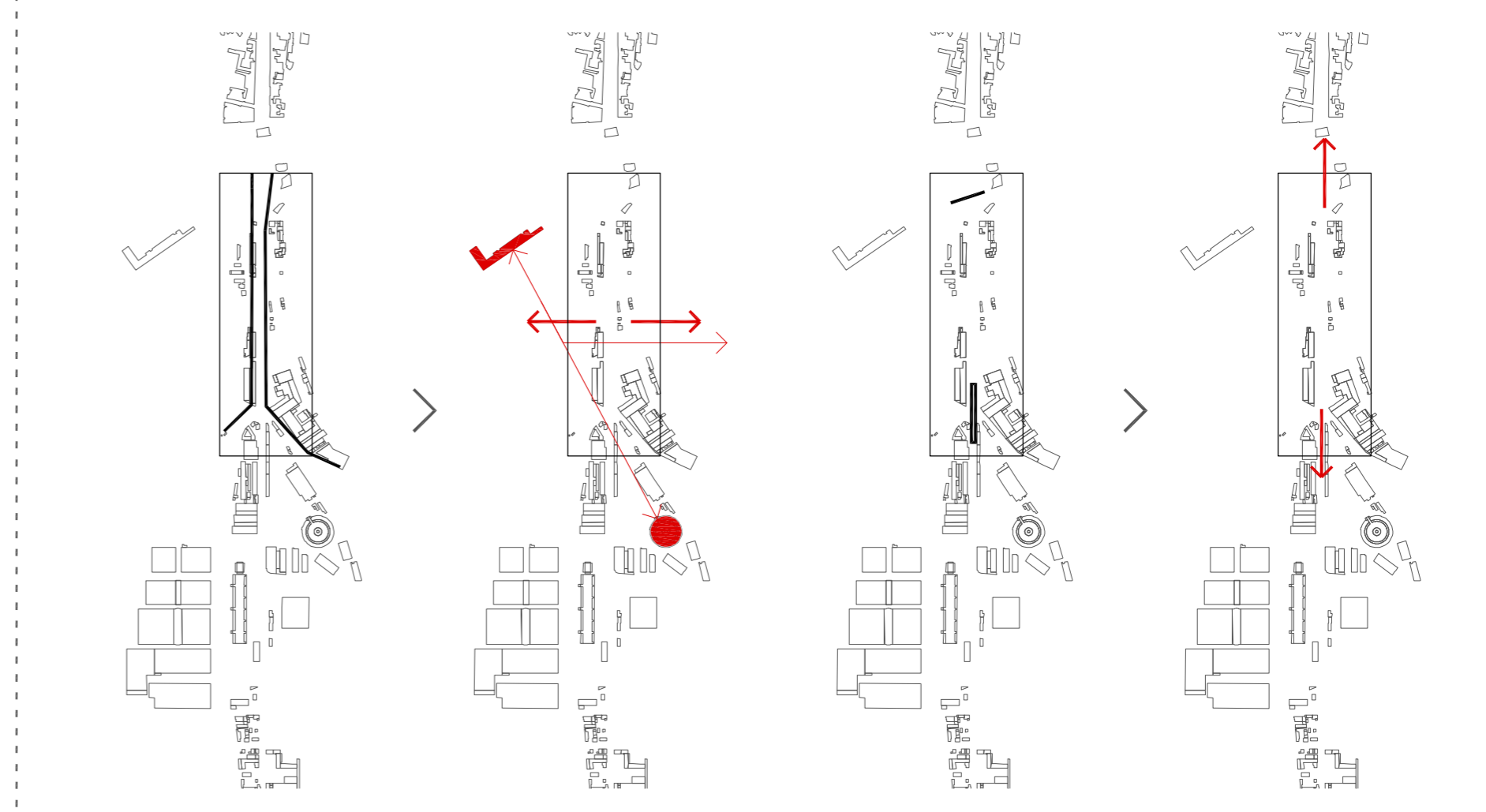
### Estadístiques globals de la mobilitat



### Directrius de projecte

El tram amb més problemàtica és la que correspon a la seqüència industrial patrimonial i és on cal actuar. En aquest tram degut a la organització de la mobilitat fa un efecte barrera que cal replantejar per que perjudica la relació entre el centre i la perifèria. L'efecte de coll d'ampolla es basa en la seva falta de continuïtat peatonal respecte el centre degut a la congestió rodada i l'excés d'espai per a cotxes amb barres físiques com el cavalcavia que cal replantejar. Cal doncs donar continuïtat a la mobilitat lenta que permeti la transversalització i la continuïtat peatonal a l'eix del Lavoro.

### MOBILITAT LENTA I PÚBLICA



## Node intermodal

Reformulació del Viale del Lavoro

Alumne: Santi Pérez Huertas  
 ETSAV | P.F.C. juny 2015