

Strategisches
MOBILITÄTSKONZEPT

LANA

Sicher unterwegs in einem
lebenswerten Lana



MARKTGEMEINDE
COMUNE DI **LANA**

Abbildung Umschlag und oben:
Ein Lösungsvorschlag
für die Maria-Hilf-Straße



INHALTSVERZEICHNIS

- 3 Ein Mobilitätskonzept für Lana**
Ein integriertes Mobilitätskonzept für mehr Sicherheit auf den Hauptachsen, die Pünktlichkeit von Bussen und für bessere Bedingungen für alle, die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind.
- 4 Datenerhebung**
Im Rahmen der Datenerhebung wurden Verkehrszählungen durchgeführt und analysiert.
- 6 Bürgerbeteiligung**
Die Einbeziehung der Bevölkerung erfolgte durch öffentliche Veranstaltungen, Interviews, Workshops und Online-Umfragen. Nach der öffentlichen Vorstellung des Konzepts gibt es noch die Möglichkeit Stellung zu beziehen.
- 9 Anliegen der BürgerInnen**
Die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger von Lana sind ein sicheres und lebenswertes Dorf. Sie definierten folgende Hauptziele für das Mobilitätskonzept: mehr Sicherheit auf den Straßen und mehr Radverkehr.
- 8 Herausforderungen**
Die Herausforderung ist, den Anteil an hausgemachtem Fahrzeugverkehr zu reduzieren, um mehr Sicherheit für schwache Verkehrsteilnehmer, bessere Bedingungen für den Radverkehr und öffentlichen Verkehr zu gewährleisten. Dazu kommt noch die Erreichbarkeit der Sport- und Handwerkerzone.
- 10 Konzeptvorschlag**
Das Konzept „30km/h Ortschaft“ schafft neue Möglichkeiten der Nutzung auf den bestehenden Straßen. Die Maßnahmen werden für verschiedene Straßenabschnitte und sensible Bereiche (Schulen) eigens geplant. Förderung von Rad- und Fußverkehr sowie öffentlichem Verkehr ist ein Schwerpunkt. Jedes Kind soll in Lana sicher mit dem Rad zur Schule kommen können.
- 16 Mögliche Umsetzungsphasen**
Die Umsetzung des Konzepts sieht drei Phasen vor. Je nach Priorität und Realisierbarkeit sind die Maßnahmen in kurz, mittel- und langfristigen Maßnahmenbündeln organisiert.
- 18 Erwartete Ergebnisse**
Eine signifikante Reduzierung des Individualverkehrs, vor allem in der Meraner Straße. Die Sicherheit auf der Andreas-Hofer und Maria-Hilf-Straße wird verbessert. Die Sportzone und der Bahnhof werden besser und sicherer erreichbar sein, aber auch die Busverbindung nach Bozen wird optimiert. Die Verkehrsbelastung im Dorf nimmt auf ein niedriges bis mittleres Niveau ab.

IMPRESSUM: Herausgeber: Marktgemeinde Lana, März 2024
Druck: Lanarepro, Foto: Netmobility, Gemeinde Lana / Design, Text: Helios.bz

Ein Mobilitätskonzept für Lana

Ein Mobilitätskonzept stellt den Menschen in den Mittelpunkt. Als Teil des Gemeindeentwicklungsplans muss es von allen Gemeinden in Südtirol ausgearbeitet werden. Unser Ziel ist ein lebenswertes Lana, in dem alle sicher unterwegs sind.

Die Schwerpunkte des **Konzeptentwurfs** sind eine höhere Verkehrssicherheit auf den Hauptachsen, die Pünktlichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs, eine niedrigere Verkehrsbelastung und verbesserte Bedingungen für alle, die mit dem Fahrrad und zu Fuß unterwegs sind.

Die vorliegende Broschüre stellt den Entwurf des Mobilitätskonzeptes vor. Lanas Bürgerinnen und Bürger sollen dadurch einen Einblick bekommen und die Möglichkeit erhalten sich aktiv zu beteiligen.



Bring dich ein!

ÖFFENTLICHE VORSTELLUNG

12. März 2024, 19:30 Raiffeisenhaus

DEINE STELLUNGSNAHME

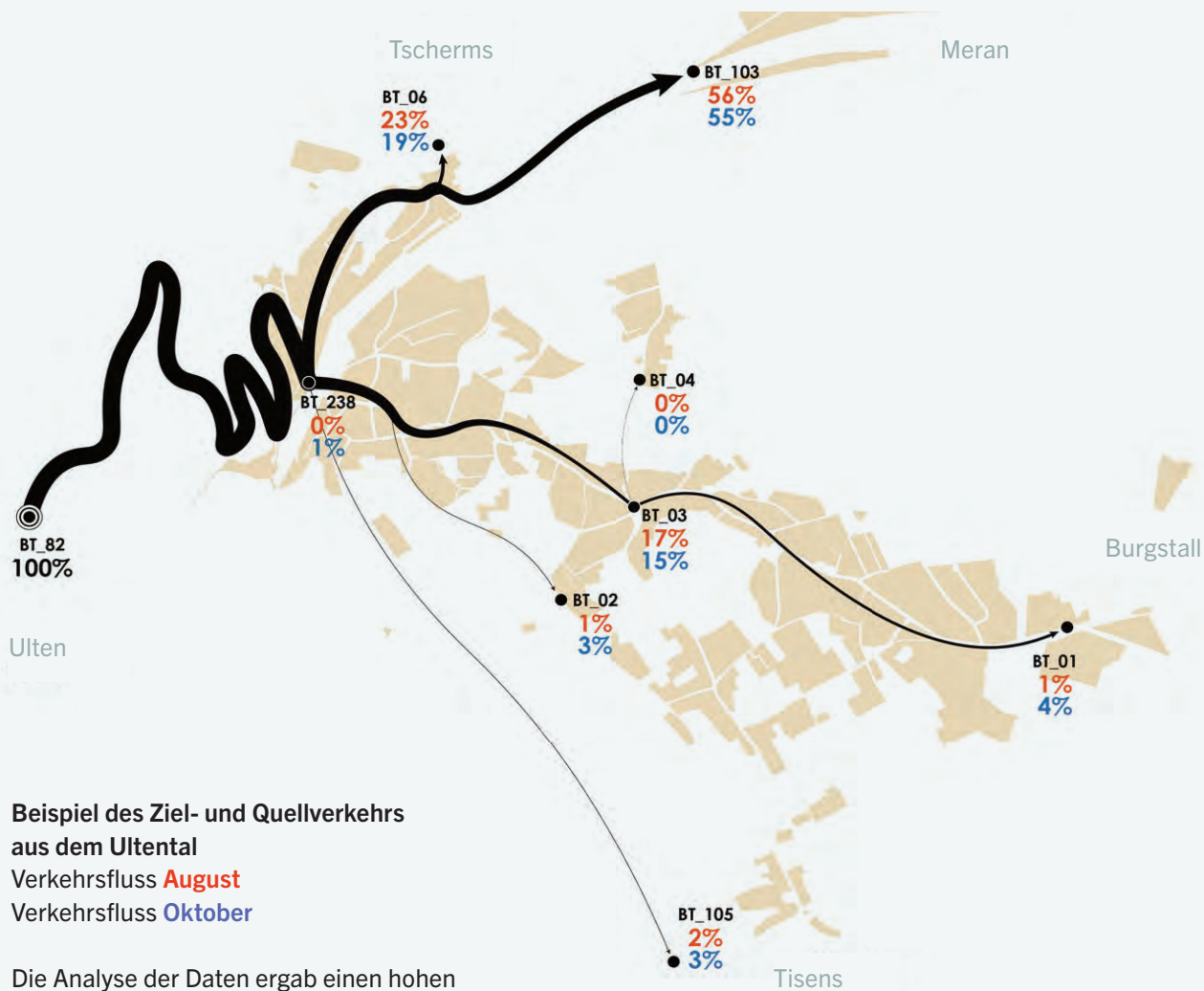
bis 12. April 2024, online oder mittels
Papierformular, erhältlich in der Gemeinde



[www.gemeinde.lana.bz.it/.../
Strategisches_Mobilitaetskonzept_-
_Entwurf_2024](http://www.gemeinde.lana.bz.it/.../Strategisches_Mobilitaetskonzept_-_Entwurf_2024)

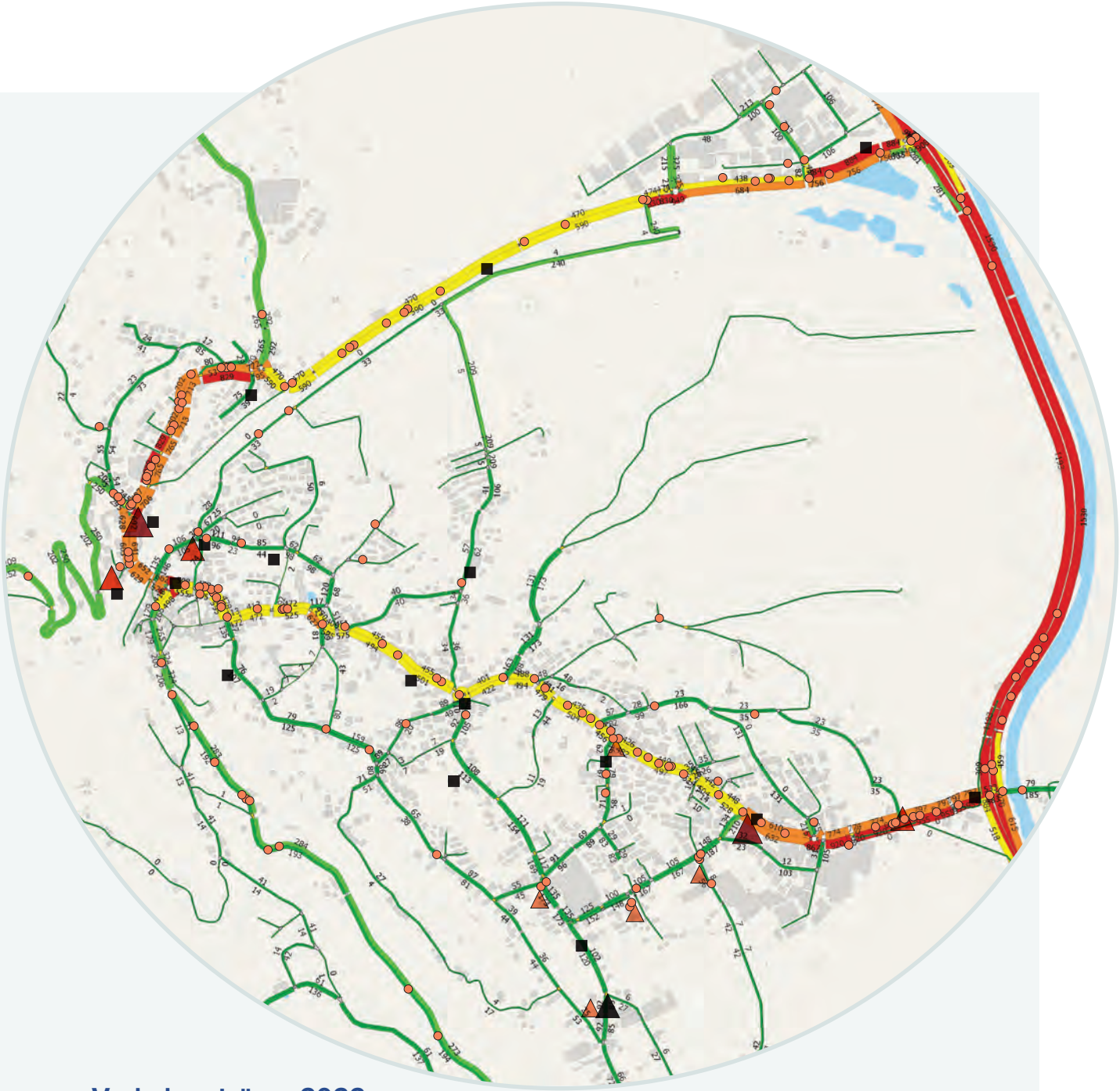
Datenerhebung

Daten sind die Grundlage eines jeden Konzepts. Für das Mobilitätskonzept starteten die Experten eine breit angelegte Erhebungskampagne. Darunter **Verkehrszählungen** zu unterschiedlichen Jahreszeiten. An zahlreichen Stellen im Dorf wurden die vorbeifahrenden Fahrzeuge und ihre Geschwindigkeit erhoben. Dadurch konnten die Experten die Verkehrsflüsse in und durch das Dorf ermitteln (siehe Abbildung). Außerdem sammelten die Experten Daten zur Unfallhäufigkeit und -art, zur Nutzung der Busse und zur Demographie.



Beispiel des Ziel- und Quellverkehrs aus dem Ultental
Verkehrsfluss **August**
Verkehrsfluss **Oktober**

Die Analyse der Daten ergab einen hohen Anteil an **hausgemachtem Verkehr** und Unfallschwerpunkte auf der Hauptstraße. Rund 40% der Fahrten auf kurzen Strecken innerhalb von Lana werden mit dem privaten PKW zurückgelegt.



Verkehrsströme 2022

Anhand der Verkehrszählung errechnete Verkehrsströme für jede Fahrtrichtung

- 0–200 Fahrzeuge/Stunde
- 200–400 FZ/h
- 400–600 FZ/h
- 600–800 FZ/h
- < 800 FZ/h
- Zählstellen

Unfallstellen 2014-2021

- Unfallstellen
- ▲ tödlich
- ▲ 6–10 Verletzte
- ▲ 3–6 Verletzte
- ▲ 3 Verletzte

Gemessene Tageswerte (beide Fahrtrichtungen)

- 20.900 Boznerstraße / Lido
- 14.600 Max-Valier-Straße
- 15.000 Andreas-Hofer-Straße
- 9.450 Meraner Straße
- 4.400 Treibgasse
- 2.950 Franz-Höfler-Straße
- 2.500 Kapuzinerstraße
- 2.150 Kirchweg

An 29 % aller Unfälle sind Fußgänger und Radfahrer beteiligt.

Bürgerbeteiligung

Ein Mobilitätskonzept setzt die **Bedürfnisse** des Menschen in den Mittelpunkt, um **menschenfreundliche Ortschaften** zu gestalten. Die **Bürgerbeteiligung** ist zentraler Bestandteil, um ein besseres Verständnis für die Probleme und mögliche Lösungen zu entwickeln. Durch die Beteiligung konnten die Bürgerinnen und Bürger auch die Ziele festlegen, die der Mobilitätsplan verfolgen soll.

Open Day – öffentliche Bürgerveranstaltung am 9. November 2022
Bei dieser öffentlichen Veranstaltung stellte Netmobility die Ergebnisse der Datenerhebung vor. Die Präsentation dazu finden Sie auf der Gemeindehomepage. In einem interaktiven Teil wurde das Publikum aufgefordert, Probleme und Vorschläge für die nachhaltige Mobilität in Lana zu formulieren und in einer abschließenden Live-Umfrage die Vision für ein Lana der Zukunft zu definieren (siehe blauen Kreis).

Mobilitätsumfrage – Dezember 2022
Ein weiterer wichtiger Schritt war eine detaillierte Erhebung zum Mobilitätsverhalten der Lananer Bürger. Insgesamt beteiligten sich **630 BürgerInnen** an einer Umfrage. Dadurch erhielten die Experten wertvolle und aufschlussreiche Informationen. Diese gewonnenen Daten waren eine grundlegende Basis für die weitere Ausarbeitung des Konzepts und die Entwicklung der Vision für Lana.

Interviews „Klein-Lana“ – Jänner 2023
Die Experten haben Vertreterinnen und Vertretern der Lananer Bevölkerung („Klein-Lana“) Fragen rund um die Mobilität in Lana gestellt. Eindrücke der Wirtschaft, Vereinswelt, Landwirtschaft, Familienleben, Senioren, u.a. wurden gesammelt, um ein Bild von Lana zu bekommen.

Workshops mit Interessensvertretern – 2022 und 2023
Im ersten Workshop diskutierten die InteressensvertreterInnen (Stakeholder) erste Entwürfe des Plans. Beim zweiten Workshop präsentierten die Fachleute die Vision und die Schlüsselemente des Konzepts. Die Teilnehmer bewerteten das vorgeschlagene Szenario positiv.

Infoday – am 11. Oktober 2023 im Raiffeisenhaus standen die Techniker der Bevölkerung für Fragen und Erklärungen zur Verfügung.

Politische Gremien
Das Mobilitätskonzept wurde vom Gemeindevorstand in Auftrag gegeben. Eine Beteiligung der Mitglieder der Verkehrskommission war erwünscht und sie wurden auch immer wieder eingeladen. Der Konzeptentwurf wurde in der Verkehrskommission und in einer Sitzung mit den Fraktionssprechern der im Gemeinderat vertretenen Parteien vorab vorgestellt und diskutiert. Die Vorstellung mit Diskussion im Gemeinderat fand am 06.02.2024 statt.

Wie es weitergeht

Der Gemeindevorstand genehmigt im März 2024 die **Veröffentlichung des Konzeptentwurfs** in dieser Broschüre (keine Genehmigung des Konzeptes an sich). Die **öffentliche Vorstellung** des Konzeptentwurfs findet am 12. März 2024 um 19:30 Uhr im Raiffeisenhaus statt. Ab diesem Datum haben die Lananer Bürgerinnen und Bürger, aber auch Organisationen und Vereine, bis zum 12. April 2024 Zeit, ihre **Stellungnahme** zum Mobilitätskonzept einzureichen. Die Experten werden alle Stellungnahmen sammeln und prüfen. Anschließend wird der Konzeptentwurf entsprechend angepasst. Sowohl die Verkehrskommission als auch der Gemeindevorstand werden das Dokument erneut diskutieren, bevor der Gemeinderat schließlich über die endgültige Version entscheidet.

Bring dich ein!

ÖFFENTLICHE VORSTELLUNG

12. März 2024, 19:30 Raiffeisenhaus

DEINE STELLUNGSNAHME

bis 12. April 2024, online oder mittels Papierformular, erhältlich in der Gemeinde



www.gemeinde.lana.bz.it/.../Strategisches_Mobilitaetskonzept_-_Entwurf_2024

Abbildungen:
Workshops zum strategischen Mobilitätskonzept

Video, 5 min
Workshop Stakeholder



<https://www.youtube.com/watch?v=2b1Pap5mLjg>



Abbildung links:
Vision für Lana, Open Day 2022

Anliegen der BürgerInnen

An der Mobilitätsumfrage im Dezember 2022 haben sich **630 Bürgerinnen und Bürger** beteiligt. Die Grafik zeigt, wie wichtig den Teilnehmerinnen und Teilnehmern einzelne Aspekte der Mobilität sind. Sicherheit, Fahrrad fahren und Bus fahren stellten sich als die Spitzenreiter heraus.

300 konkrete Vorschläge und Rückmeldungen sind bei den offenen Fragen der Umfrage eingegangen. Dadurch haben die Experten und die Gemeindeverwaltung ein sehr gutes Bild davon bekommen, was den Bürgerinnen und Bürgern für die Zukunft der Mobilität in Lana wichtig ist.

Ergebnisse der Online-Umfrage
zur Bewertung einiger möglicher Strategien
10 hohe Priorität – **0** niedrige Priorität

7,8	Fußgänger: Schaffung, Ausbau und Verbesserung von Fußgängerwegen und Beseitigung architektonischer Hindernisse	
8,6	Radfahren: Schaffung, Ausbau und Verbesserung von Radwegen	
7,2	Fahrrad: mehr Fahrradständer und Fahrradabstellplätze	
7,9	Öffentliche Verkehrsmittel: mehr Pünktlichkeit oder kürzere Fahrzeiten	
7,5	Öffentliche Verkehrsmittel: mehr Fahrten und mehr Reichweite	
7,4	Öffentliche Verkehrsmittel: bessere Integration mit dem Zug	
6,2	Parken: Verbesserung des Parkplatzangebots	
5,9	Sicherheit im Straßenverkehr: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in den Wohngebieten und sensiblen Bereichen	
4,4	Parken: mehr gebührenpflichtige und/oder zeitlich begrenzte Parkplätze, um die Rotation vor allem im Zentrum zu erhöhen	

Herausforderungen

Aus der Analyse der erhobenen Daten, der Ergebnisse der Umfrage und der Interviews ergeben sich die folgenden Herausforderungen für die Mobilität in Lana. **Allgemein braucht es eine höhere Bereitschaft aller Verkehrsteilnehmer zur Nutzung von nachhaltigen Verkehrsmitteln, vor allem auf Kurzstrecken.** Nur so können die Herausforderungen gelöst werden.

Sicherheit

Viele Menschen fühlen sich beim Fahrrad-fahren im Straßenverkehr nicht sicher. Die Analyse der Unfälle zeigt, dass schwache Ver-kehrsteilnehmer (Fuß und Rad) in fast einem Drittel aller Unfälle involviert sind, besonders auf den Hauptstraßen. Die Verbesserung der Sicherheit ist daher zweifach wichtig: zur Reduzierung von Unfällen und zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

Hauptstraßen

Das Verkehrsaufkommen in Lana wird zu einem guten Teil durch innerörtliche Fahrten verursacht. Die Siedlungsstruktur entlang der Hauptachse führt dazu, dass viele Ge-meindebereiche vom Kurzstreckenverkehr durchquert werden. Eine Verbreiterung dieser Straßen ist nicht möglich. **Es braucht deshalb einen Kompromiss, ein Modell, bei dem Rad-fahrende und Fußgänger sicher und direkt vorankommen können.**

Fuß-und Radwege

Die bestehenden Radwege sind nicht ausreichend vernetzt und sicher. Einige Wege sind unbefestigt oder schlecht an die Hauptverkehrsachsen angebunden. **Aufgrund der baulichen Gegebenheiten ist es in Lana nicht möglich, ein vom Verkehr getrenntes, direktes und lineares Radwege-netz zu schaffen.** Ein gemischtes Modell mit verschiedenen Bauarten und Maßnahmen ist erforderlich, um sichere und komfortable, aber auch schnelle Radverbindungen zu gewährleisten.

Öffentlicher Verkehr und Intermodalität

Lana verfügt bereits über ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz. **Verbesserungspotential gibt es bei der Verbindung nach Bozen** und beim Umstei-gen zwischen Bus und Zug in Burgstall. Das Konzept schlägt hier verschiedene Verbesserungsmaßnahmen vor.

Handwerker- und Sportzone

Es gibt Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsströmen, insbesondere in Bezug auf die Erreichbarkeit der Handwerker- und der Sportzone. Das Konzept schlägt sowohl kurzfristige als auch mittel- bis langfristige Lösungen vor.

Der Konzeptvorschlag

Die Firma Netmobility, welche Erfahrung aus anderen Südtiroler Gemeinden mitbringt, hat anhand der Datenerhebung und der Bürgerbeteiligung einen Konzeptvorschlag für Lana ausgearbeitet. Auf der Gemeindehomepage kann Einsicht in den detaillierten Entwurf genommen werden.

Nachfolgend finden Sie die Schwerpunkte des Konzepts. Auf den nächsten Seiten folgen einige Schlüsselmaßnahmen, die zu einem besseren Verständnis des Konzeptes beitragen sollen. Die Genehmigung im Gemeinderat betrifft das Konzept und seine Schwerpunkte. Die verschiedenen Maßnahmen sind **Lösungsvorschläge**. Der Gemeindeausschuss entscheidet, welcher je nach Bedarf, Priorität, Grundverfügbarkeit, finanziellen Mitteln und unter Einbeziehung der Bürger umgesetzt wird.

Hauptpunkte des Konzepts

Verbesserung von Sicherheit und Lebensqualität

Die Senkung der Geschwindigkeit in Lanas Wohngebieten auf 30km/h eröffnet eine Reihe von neuen Möglichkeiten zur demokratischen Nutzung des wertvollen öffentlichen Raumes. Schulwege werden sicherer. Radfahrende und Fußgänger fühlen sich wohler. Für Autofahrer bedeutet dies kaum Zeitverlust, da der Verkehr gleichmäßiger und flüssiger wird (weniger Stop&Go).

Anpassungen nach Straßentyp

Eine Geschwindigkeitsreduzierung ist nur durch eine Änderung des Straßenbildes erfolgreich. Jeder Straßentyp- und abschnitt wird eigens betrachtet und eine eigene Lösung dafür entwickelt. Die kontinuierliche Kontrolle gehört, vor allem am Anfang, genauso dazu.

Spezifische Maßnahmen

Für Hauptstraßen wie die Bozner Straße in der Handwerkerzone, Gampen Straße, Meraner Straße und Ultner Straße sieht das Konzept verkehrsberuhigende Maßnahmen vor, die den Verkehrsfluss nicht beeinträchtigen. In der Bozner Straße, Andreas-Hofer-Straße und Maria-Hilf-Straße schlägt das Konzept umfassendere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vor.

Wer sich das Mobilitätskonzept im Detail ansehen möchte, findet es auf der Gemeindehomepage



www.gemeinde.lana.bz.it/.../Strategisches_Mobilitaetskonzept_-_Entwurf_2024



Das Herzsstück - die richtige Geschwindigkeit für eine menschengerechte Ortschaft

Der Vorschlag „30 km/h Dorf“ ist ein zentraler Bestandteil des strategischen Mobilitätskonzeptes von Lana. Eine niedrigere Geschwindigkeit ermöglicht das harmonische Zusammenleben verschiedener Verkehrsteilnehmer wie Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger. Die Anzahl der Unfälle sinkt, **Lebensqualität und Gesundheit** steigen durch weniger Lärm und Schadstoffe.

Abbildung:
Andreas-Hofer-Straße vor der Knabenschule mit vorgeschlagenen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen



Der öffentliche Personennahverkehr ÖPNV

Während des Beteiligungsprozesses haben die BürgerInnen und Bürger vor allem folgende Notwendigkeiten hervorgehoben: die Verbindungen vom Busbahnhof zum **Bahnhof Burgstall** und nach **Bozen**. Daher schlägt das Konzept vor, den Busbahnhof über eine höhere ÖPNV-Taktung mit dem Bahnhof zu verbinden. Auch die Anzahl der Fahrten zwischen Meran und Bozen, die über Lana führen, sollen erhöht werden. Um die höhere Taktung, vor allem aber die Pünktlichkeit zu gewährleisten, sind verkehrstechnische Maßnahmen entlang der Achse zum Bahnhof geplant. Sie ergeben die Möglichkeit einer Vorzugsspur für die Busse, die dadurch weniger im Stau stecken bleiben und daher pünktlicher und zuverlässiger zum Bahnhof gelangen. Aber auch schnelle RadlerInnen und Radler können die Vorzugsspur als Radspur nutzen.

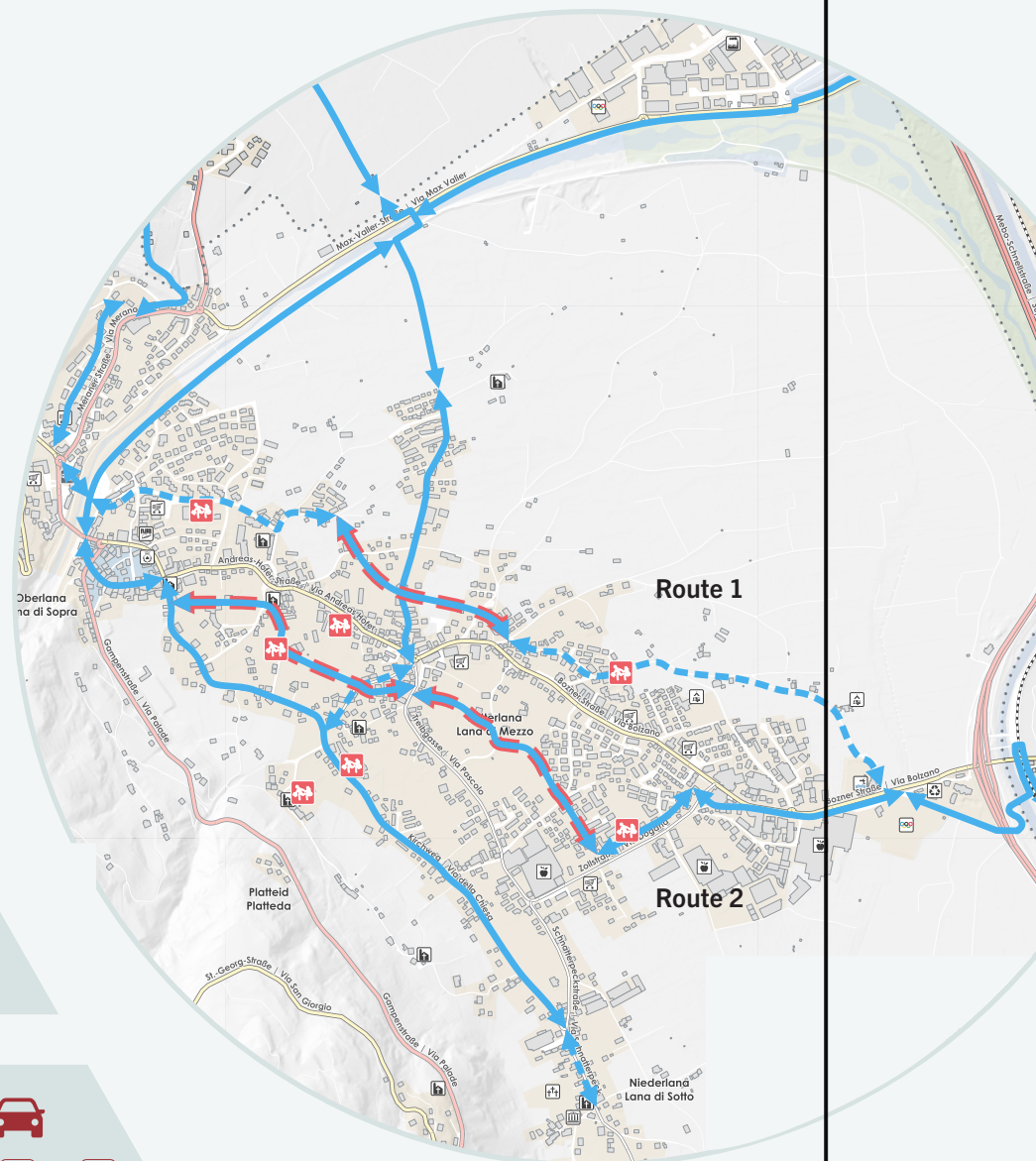
Abbildung rechts:
Vorschlag „langsame“ Radwege

Abbildung unten:
Die Pyramide der nachhaltigen Mobilität,
STA-Greenmobility



Schulen und Kindergärten

Schulen, Kindergärten, Spielplätze und Freizeiteinrichtungen wie der Sportplatz und das Lido Lana sind äußerst sensible Bereiche. Deshalb sollen die Wege dorthin so umgestaltet werden, dass sie mit dem **Rad und zu Fuß sicher zu erreichen** sind.



Fahrradmobilität

Ein zentraler Aspekt des Plans ist die Förderung der Fahrradnutzung durch die Schaffung eines umfassenden, sicheren und attraktiven Radwegenetzes. Aber der zur Verfügung stehende Platz lässt kein vollständig getrenntes Radwegenetz zu. Deshalb schlägt das Konzept ein gemischtes Modell vor. Das Wegenetz soll einerseits schnelle und andererseits auch sichere Routen bieten; nicht jeder braucht 100%ige Sicherheit und nicht jede muss schnell unterwegs sein. Damit sind die zwei wesentlichen Bedürfnisse der Radfahrcommunity berücksichtigt: schnell und direkt, oder sicher, aber weniger direkt.

Typen von Radwegen

Laut Straßenverkehrsordnung gibt es drei Typen von Radwegen. Das Konzept setzt alle drei, je nach Gegebenheiten, ein. **Getrennte Radwege** sind ideal bei hohem Fahrzeug- und Schwerlastverkehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung über 50 km/h und ausreichendem Platz.

In die Fahrbahn **integrierte Wege**, wie Radstreifen, sind geeignet bei mäßigem Fahrzeugverkehr, Geschwindigkeitsbegrenzungen von 50 km/h oder weniger und bei genügend Platz für Fahrradstreifen.

Gemischte Wege (Mischverkehr) sind möglich bei begrenztem Fahrzeugverkehr, bei Abwesenheit von Schwerlastverkehr, Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h oder weniger und wo die Sicherheit durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen gewährleistet werden kann. In 30er Zonen sind getrennte Radwege oder Radstreifen nicht unbedingt notwendig.

Radfahr-Typen: Hasen und Schildkröten

Das Fahrradkonzept von Lana sieht zwei Nutzergruppen vor.

- „Hasen“ sind schnelle und erfahrene RadfahrerInnen, die direkte Verbindungen bevorzugen und sich auch Mischverkehr zutrauen.
- „Schildkröten“ sind langsamere RadfahrerInnen mit hohem Sicherheitsbedürfnis. Sie bevorzugen baulich getrennte Radwege, auch wenn diese weniger direkt sind.

Vorgeschlagene neue Radverbindungen für „Schildkröten“

Das Konzept sieht zwei sichere Radverbindungen nördlich und südlich der Achse Bozner-, Andreas-Hofer und Maria-Hilf-Straße vor. Die **Route 1** (nördlich) beginnt an der noch nicht existierenden, aber vorgeschlagenen Rad- und Fußgängerbrücke über die Falschauer in der Nähe des Busbahnhofs. Sie verläuft weiter über die Länd-Gasse, Franz-Höfler-Straße und den Ausserdorf-erweg. Über eine Verbindung durch die Wiesen und Felder soll sie bis zum Kreuz-wiesenweg führen. Von dort aus geht es über den Laurinweg und den Feldgatterweg bis zum Lido Lana.

Die **Route 2** (südlich) startet bei der Kreuzung Am Gries und Kapuzinerstraße, führt über die Peter Paul Rigler Gasse weiter zur Erzherzog-Eugen-Straße. Die gemeinsamen Rad- und Fußgängerwege sollen erweitert werden, um eine gleichzeitige Nutzung durch mehrere Personen zu ermöglichen. Das empfohlene Mindestmaß beträgt 3,00 m. Die Weiterführung zwischen dem Gilmann-Weg und der Rosengartenstraße ist über bewirtschaftete Felder angedacht. Dadurch kann der geplante Schulkomplex in der Zollstraße getrennt vom Autoverkehr erreicht werden. Der Weg führt dann weiter über den Rad- und Fußgängerweg in der Zollstraße und der Bozner Straße zum Bahnhof Lana/Burgstall.

Das Konzept und seine Maßnahmevorschläge

Das Mobilitätskonzept ist ein strategisches Dokument. Es definiert Schwerpunkte für die nachhaltige Mobilität in Lana für die nächsten 15 Jahre. Die Lösungsvorschläge sind Maßnahmen, welche die Gemeindeverwaltung nach Priorität, Finanzierbarkeit und Machbarkeit genehmigt. Davor sollen sie aber mit der Bevölkerung diskutiert und dann im Detail geplant und umgesetzt werden.

Hauptachse

Meraner Straße – Maria-Hilf-Straße – Andreas-Hofer-Straße – Bozner Straße

Der Straßenraum auf dieser Achse ist begrenzt. Deshalb sieht das Konzept eine effizientere und sicherere Nutzung des Straßenraums vor. Hauptnutznießer sind RadfahrerInnen und der Busverkehr. Für sie wird diese Verbindung deutlich attraktiver, da schneller und pünktlicher. Dies sind gute Voraussetzungen für einen Umstieg vom Auto auf das Fahrrad oder den Bus.

Radverbindung für „Hasen“

Radfahren ist derzeit auf der Bozner Straße, Andreas-Hofer-Straße und Maria-Hilf-Straße schwierig, da eine Verbreiterung der Straße nicht möglich ist. Getrennte Radwege sind nicht möglich, ohne den Fußgängerbereich zu beeinträchtigen. Deshalb sieht das Konzept eine gemeinsame und sichere Nutzung der Straße durch Fahrräder, Autos und Busse vor. Das ist allerdings nur möglich, wenn Einschränkungen für den Autoverkehr eingeführt werden. Vorzugsspuren für Busse, die auch von Fahrrädern genutzt werden können, würden zu einer verbesserten Pünktlichkeit führen.

Meraner Straße

Die Meraner Straße ist die einzige mögliche Verbindung ins Ultental und auf den Gampenpass. Sie ist von übergemeindlichem Interesse und der Durchgangsverkehr kann dort nicht verlagert werden.

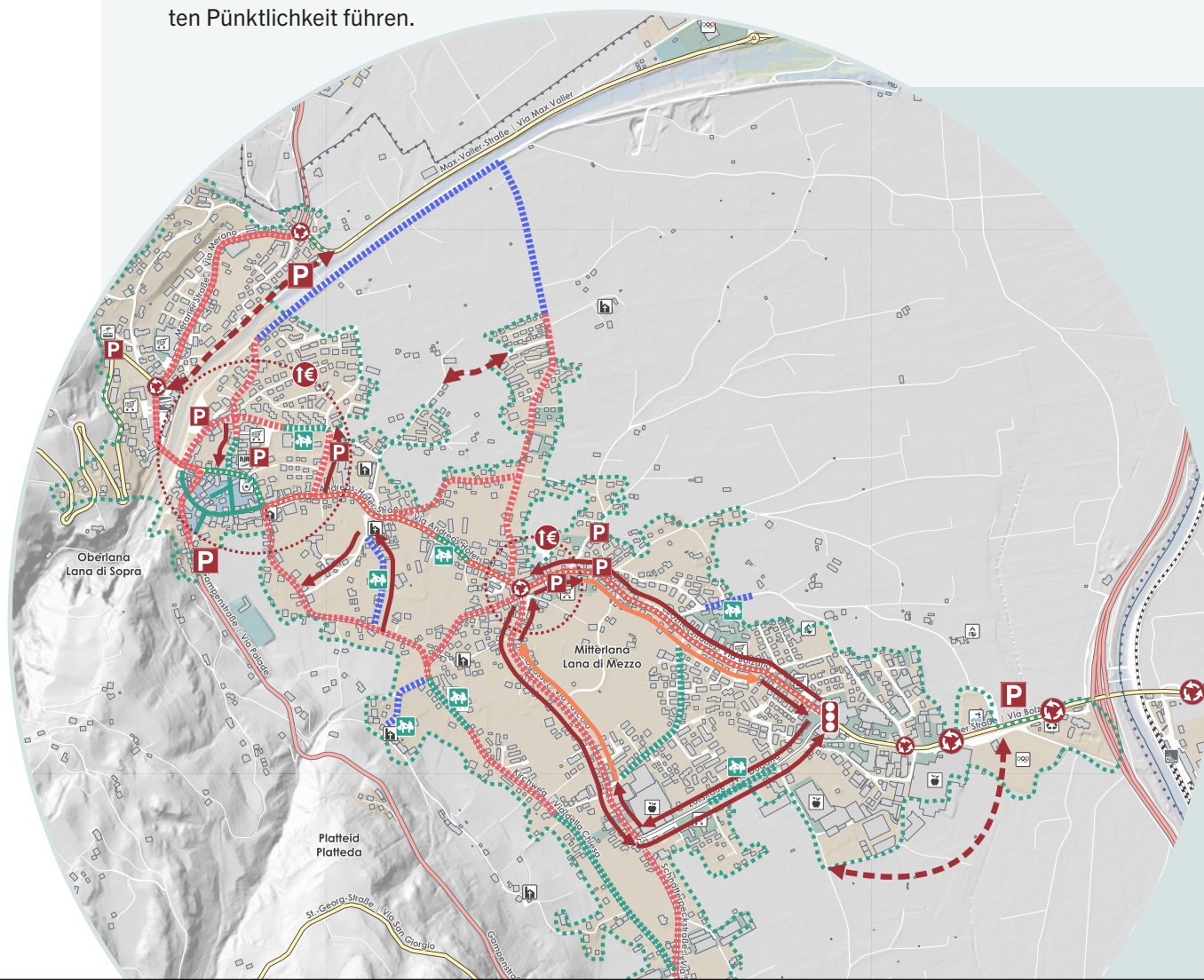
Das Konzept schlägt kurzfristige Verbesserungen für die Sicherheit der Radfahrer und der Fußgänger vor. Dabei sind sichere Übergänge vorgesehen. Außerdem kommen noch ein breiter gemeinsamer Geh- und Radweg bergauf und ein Radstreifen, wo es bergab geht, dazu. Langfristig soll eine Umfahrung in Angriff genommen werden.

Das Konzept schlägt auf der **Andreas-Hofer-Straße** und **Maria-Hilf-Straße** eine Reduzierung der Geschwindigkeit durch verkehrsberuhigende Maßnahmen vor. Die 30km/h Begrenzung soll auch auf der Bozner Straße fortgeführt werden.

Um eine Mischnutzung in der **Bozner Straße** auf sichere Art und Weise umzusetzen, sind vorher Maßnahmen in den Nebenstraßen erforderlich, damit diese nicht als Abkürzungsstrecken genutzt würden. Kurze Einbahnstrecken könnten zwischen dem Kreuzwiesenweg/Angerweg und der Leonardo-da-Vinci-Straße vorgesehen

werden, mit einer Bus- und Fahrradspur Richtung Süden. Gleichzeitig wird eine Einbahnregelung in der Treibgasse in südlicher Richtung zwischen dem St. Peter Weg und der Laugengasse vorgeschlagen, ebenfalls mit einer Bus- und Fahrradspur in Gegenrichtung. Im System und in Verbindung mit den anderen Maßnahmen würde diese Regelung insgesamt zu einer Abnahme des PKW-Verkehrs im Siedlungsgebiet Lana führen.

Die genauen Inhalte der betroffenen Teilstücke und Fahrzeuge sind noch konkret zu diskutieren.



Verkehrsmaßnahmen

- Änderung des Straßenregulierung
- „Leichte“ Verkehrsberuhigung
- „Starke“ Verkehrsberuhigung
- Fahrtrichtung
- Für Busse reservierte Fahrspur
- Hypothese eines neuen Straßennetzes
- Erhöhung der Gebühren für das Parken auf der Straße
- Anreiz zur Nutzung von organisierten Parkplätzen
- Schaffung von Umsteigeparkplätzen
- Hypothese neue Ampel
- Neuer Kreisverkehr
- Bestehender Kreisverkehr

Abbildung: Boznerstraße mit Mischnutzung und möglicher Einbahnregelung



Mögliche Umsetzungsphasen

Das Konzept sieht zahlreiche Maßnahmen vor, die nicht alle gleichzeitig und von Anfang an umgesetzt werden können und sollen. Daher sind **drei** Projektphasen vorgesehen: kurz-, mittel- und langfristig. Bevor es in die jeweils nächste Phase geht, werden Veränderungen im Mobilitätsverhalten **überprüft** und die **Wirksamkeit** der Maßnahmen evaluiert. Die konkrete Umsetzung der Maßnahmenbündel hängt auch von verschiedenen Faktoren ab, darunter verfügbare Geldmittel, Priorität, Machbarkeit, Verfügbarkeit von Grundstücken und die Abstimmung mit der Landesverwaltung.

Der Gemeindeverwaltung ist es wichtig die Verkehrskommission und die Bevölkerung in der Entwicklung und Einführung der Maßnahmen miteinzubeziehen.

Kurzfristige Maßnahmen 2024–2027

40 km/h Achsen & 30 km/h Wohnzonen

Verbesserung und **Kontinuität** bestehender Routen, **Sicherung** von Überwegen und Beseitigung architektonischer Barrieren.
Bozner Straße, Zollstraße, Meraner Straße, Kirchweg – Kapuzinerstraße, St. Agathaweg – Gilmann-Weg, Laugengasse, Hirzerstraße, Kravogl Straße – Franz-Höfler Straße

Verbesserung bestehender Routen, **Infrastrukturmaßnahmen**, Fahrradwege und Entwicklung von Bedingungen für die **gemeinsame Nutzung** mit motorisierten Fahrzeugen
Bozner Straße, Zollstraße, Meraner Straße, Kirchweg – Kapuzinerstraße, St. Agathaweg – Gilmann-Weg, Laugengasse – Hirzerstraße, Kravogl Straße – Franz-Höfler Straße

Erhöhung der Fahrten auf der Linie 201 (Meran - Bozen über Lana) und eine **neue Linie nach Pawigl**.

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Gebührenerhöhung für das Parken auf der Straße in Oberlana und Mitterlana
Zollstraße, Meraner Straße, Schnatterpeck Straße – Kirchweg – Kapuzinerstraße, St. Agathaweg – Gilmann-Weg, Laugengasse – Hirzerstraße, Franz-Höfler Straße

Mittelfristige Maßnahmen 2024–2033

Langfristige Maßnahmen 2033–2040

30 km/h Dorf



Verbesserung und **Kontinuität** bestehender Routen, **Sicherung** von Übergängen, Beseitigung von architektonischen Barrieren und **Anlage neuer Gehwege**.
Bozner Straße, Andreas-Hofer-Straße, Maria-Hilf-Straße, Treibgasse

Erweiterung der **Fußgängerzonen** und der Begegnungs-/Wohnzonen (Zone 20).



Entwicklung von Bedingungen für die **gemeinsame Nutzung** von Straßen durch Fahrräder und Autos, **separate Wege** zwischen Oberlana, Schulen und Sportstätten sowie eine umfassende Zunahme von **Fahrradparkplätzen**.
Bozner Straße, Andreas-Hofer-Straße, Maria-Hilf-Straße, Treibgasse, Meraner Straße

Neue **Fußgänger- und Fahrradbrücke** von der Meraner Straße zur Ländgasse und Entwicklung eines hochwertigen Radwegs zur **Verbindung mit Meran** und zum Radweg entlang der Etsch.



Änderungen am Verlauf der Linien 201 und 211 für den Austausch am Bahnhof Lana-Burgstall sowie **Umgestaltung der Linie 218** (Lanabus).

Erhöhung der **Frequenz der Linie 210** für den neuen Zugbahnhof in Sinich.



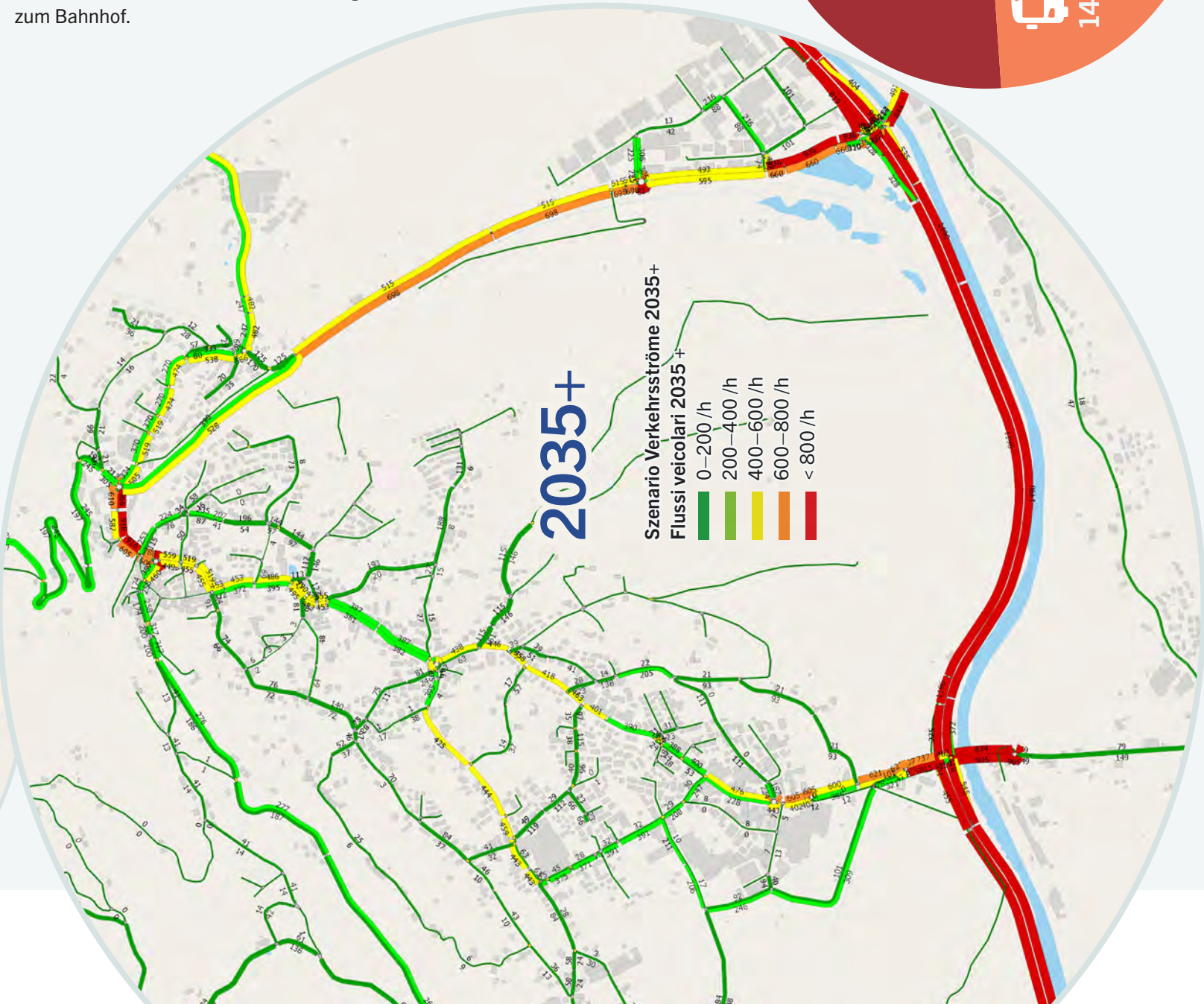
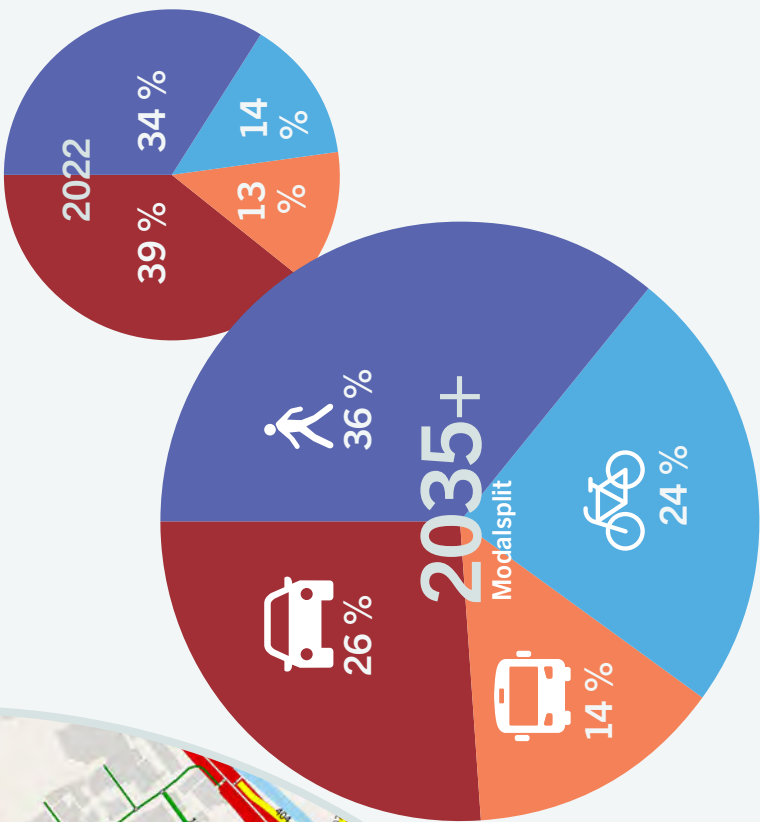
Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Änderungen im Verkehrsfluss, Erweiterung kostenpflichtiger Parkplätze und Schaffung von **Auffangparkplätzen**
Bozner Straße, Andreas-Hofer-Straße, Maria-Hilf-Straße, Treibgasse

Neue Infrastrukturmaßnahmen:
• **Umfahrungsstraße** entlang der Meraner Straße
• Verbesserung der Zufahrt zur **Handwerker- und Sportzone**

Erwartete Ergebnisse

Die Wirkung der Maßnahmenbündel und des gesamten Mobilitätskonzepts werden durch ein sogenanntes Simulationsmodell berechnet. Die Techniker haben das Programm zuerst präzise auf Lana eingestellt und dann alle Maßnahmen eingespeist. Die Simulation stellt die Veränderungen des motorisierten Individualverkehrs im Vergleich zur Situation der Verkehrserhebung im Jahr 2022 dar.

Die Grafik zeigt die erwarteten Ergebnisse bei einer Umsetzung laut Seite 16–17. An einigen Stellen nimmt der Verkehr zwar von grün auf gelb zu. Insgesamt stellt sich Lana aber „grüner“ dar, d.h. das Verkehrsaufkommen nimmt ab. Der Anteil des internen **Individualverkehrs sinkt** insgesamt von 39% auf 26%. Zu den erwarteten Ergebnissen gehört aber auch die **höhere Sicherheit** für schwache Verkehrsteilnehmer. Diese wird durch niedrigere Geschwindigkeit und weniger Individualverkehr erreicht. Gleichzeitig gewährleistet dieses System eine höhere Taktung und bessere Pünktlichkeit der Busverbindungen zum Bahnhof.



Bring dich ein!

ÖFFENTLICHE VORSTELLUNG
12. März 2024, 19:30 Raiffeisenhaus

DEINE STELLUNGSNAHME
bis 12. April 2024, online oder mittels
Papierformular, erhältlich in der Gemeinde



[www.gemeinde.lana.bz.it/.../
Strategisches_Mobilitaetskonzept_-
_Entwurf_2024](https://www.gemeinde.lana.bz.it/.../Strategisches_Mobilitaetskonzept_-_Entwurf_2024)



Risultati attesi

I risultati dei pacchetti di misure e dell'intero studio di mobilità vengono calcolati mediante un cosiddetto modello di simulazione del traffico. I tecnici hanno prima calibrato con precisione il software alla realtà di Lana e poi hanno inserito tutte le misure dello studio. La simulazione mostra i cambiamenti nel traffico automobilistico individuale rispetto alla situazione dell'indagine sul traffico del 2022.

Il grafico mostra i risultati attesi in caso di attuazione secondo le pagine 16–17. In alcuni punti il traffico aumenta da verde a giallo, tuttavia, Lana nel suo complesso appare "più verde", vale a dire il volume del traffico diminuisce. La quota del traffico individuale interno scende complessivamente dal 39% al 26%. I risultati attesi includono anche una maggiore sicurezza per gli utenti cosiddetti deboli della strada. Questo viene raggiunto attraverso una velocità più bassa e un minor traffico individuale. Allo stesso tempo, questo sistema garantisce una maggiore frequenza e una migliore puntualità dei collegamenti autobus con la stazione ferroviaria.

Partecipare!

PRESENTAZIONE PUBBLICA
12 marzo 2024, 19:30 Casa Raiffeisen
OSSERVAZIONI
entro 12 aprile 2024, online o in forma cartacea,
modulo disponibile presso il Comune.



[https://www.gemeinde.lana.bz.it/.../
Studio_strategico_per_la_mobilita_2024](https://www.gemeinde.lana.bz.it/.../Studio_strategico_per_la_mobilita_2024)

Studio Strategico
PER LA MOBILITÀ

LANA

Lana - un paese vivibile
con strade sicure



MARKTGEMEINDE
COMUNE DI **LANA**

Immagine sulla copertina
Una nuova visione per la Via Andreas Hofer

Immagine sopra:
Una nuova visione per la Via Santa Maria del Suffragio

INDICE

3 Uno studio della mobilità per Lana

Uno studio della mobilità integrata per una maggiore sicurezza sulle arterie principali, per una maggiore puntualità degli autobus e per migliori condizioni per ciclisti e pedoni. Netmobility di Verona è stata incaricata della pianificazione.

4 Raccolta dati

La raccolta e analisi dei dati hanno rivelato un'alta percentuale di traffico locale e una concentrazione di incidenti lungo le strade principali.

6 Partecipazione dei cittadini

L'inclusione della popolazione è avvenuta tramite eventi pubblici, interviste, workshop, sondaggi online e un intenso lavoro di comunicazione.

9 Esigenze dei cittadini

Tra le tematiche indicate come importanti dai cittadini di Lana vi sono, principalmente, quella di risiedere in un paese sicuro e vivibile. Inoltre i cittadini hanno definito i seguenti obiettivi principali per lo studio della mobilità: una maggiore sicurezza sulle strade e un aumento della mobilità ciclistica.

8 Sfide

La sfida fondamentale consiste nel ridurre il traffico veicolare locale per garantire maggiore sicurezza per gli utenti della strada deboli (pedoni e ciclisti), migliori condizioni per la mobilità ciclistica e il trasporto pubblico, oltre alla raggiungibilità della zona sportiva e artigianale.

10 Proposta dello studio

Il concetto di abbassare la velocità di percorrenza delle strade dell'abitato a 30km/h apre nuove possibilità di utilizzo delle strade esistenti. Le misure verranno pianificate specificamente per vari tratti stradali e aree sensibili (p.e. scuole), con un focus sulla promozione la mobilità pedonale e ciclistica e del trasporto pubblico. Ogni bambino a Lana dovrebbe poter recarsi a scuola in bicicletta in sicurezza.

16 Fasi di implementazione possibili

L'attuazione dello studio prevede tre fasi. A seconda della priorità e della fattibilità, le misure sono organizzate in pacchetti di azioni a breve, medio e lungo termine.

18 Risultati attesi

Una significativa riduzione del traffico individuale, soprattutto in Via Merano. La sicurezza in Via Andreas Hofer e Via Madonna del Suffragio sarà migliorata. La zona sportiva e la stazione ferroviaria saranno sicure e facili da raggiungere, anche il collegamento in autobus con Bolzano sarà ottimizzato. Il carico di traffico complessivo in paese diminuirà a un livello basso o medio.

CREDITS: Editore: Comune di Lana, marzo 2024
Stampa: Lanarepro, Foto: Netmobility, Comune di Lana / Design, Text: Helios.bz



Uno studio della mobilità per Lana

Lo studio di mobilità mette al centro le persone. Ogni comune in Alto Adige deve elaborare un piano di sviluppo comunale. Una componente necessaria e fondamentale di esso è il piano della mobilità. Il comune ha incaricato lo studio Netmobility di Verona di sviluppare lo studio.

Gli obiettivi includono una maggiore sicurezza stradale sulle arterie principali, una maggiore puntualità del trasporto pubblico locale, una riduzione del traffico e condizioni migliorate per pedoni e ciclisti.

Questa brochure presenta lo **studio della mobilità**. Tramite questo opuscolo i cittadini di Lana possono formarsi un'opinione e di conseguenza esprimersi.



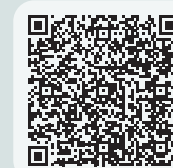
Partecipa!

PRESENTAZIONE PUBBLICA

12 marzo 2024, 19:30 Casa Raiffeisen

OSSERVAZIONI

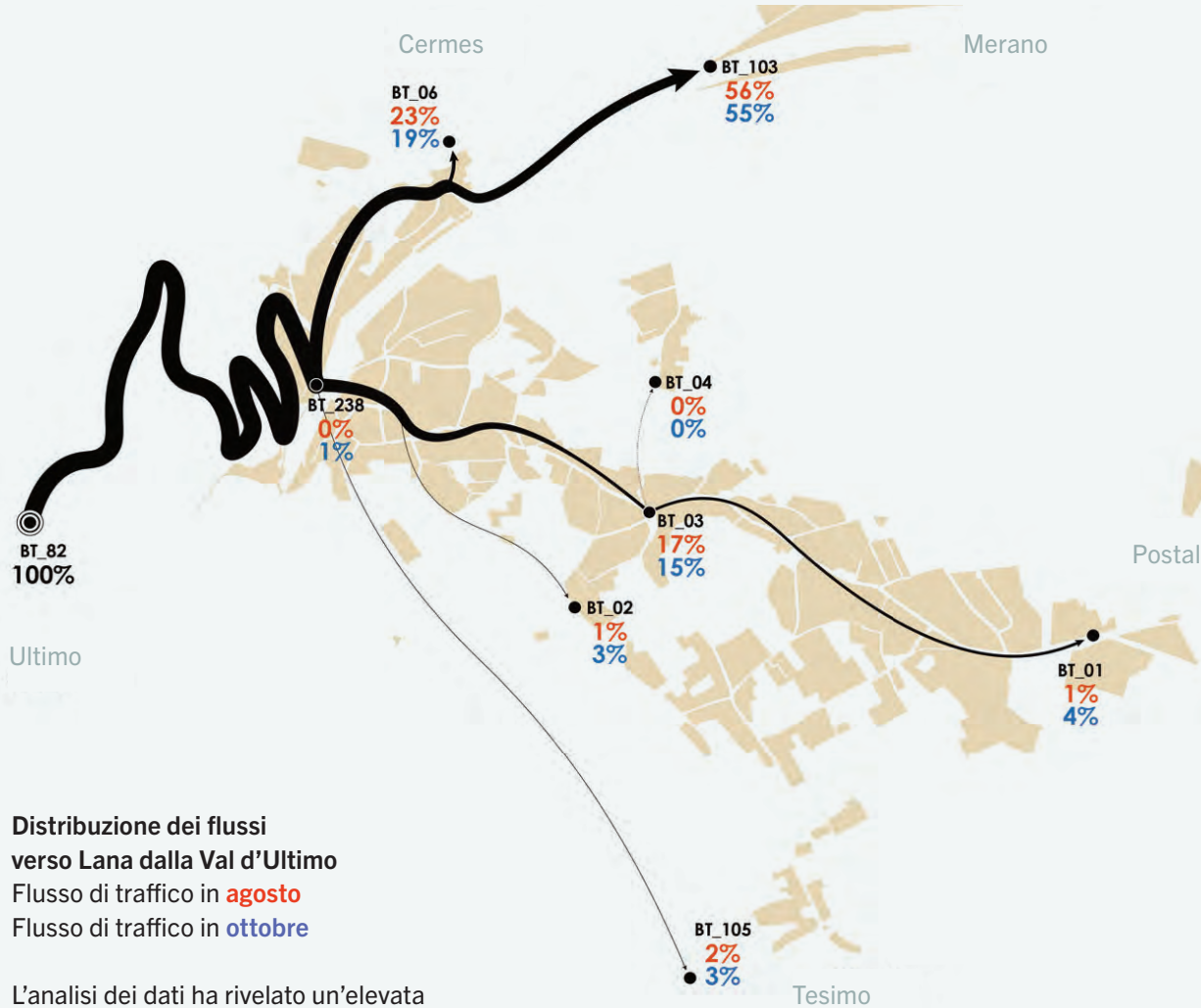
entro 12 aprile 2024, online o in forma cartacea, modulo disponibile presso il Comune.



https://www.gemeinde.lana.bz.it/it/.../Studio_strategico_per_la_mobilita_2024

Raccolta dati

La raccolta dati costituisce il fondamento di ogni studio di mobilità. Pertanto gli esperti hanno avviato una campagna di raccolta dati su larga scala, inclusa la realizzazione di due **conteggi del traffico** in diverse stagioni. In molteplici punti del paese, sono stati registrati i veicoli di passaggio, permettendo ai tecnici sia di contare i veicoli, ma anche di raccogliere dati sui flussi di traffico in entrata e uscita dal paese (vedi immagine) e sulla velocità. Netmobility ha inoltre raccolto dati sulla frequenza e tipologia degli incidenti, sull'utilizzo degli autobus e sulla demografia.



Distribuzione dei flussi verso Lana dalla Val d'Ultimo
Flusso di traffico in **agosto**
Flusso di traffico in **ottobre**

L'analisi dei dati ha rivelato un'elevata percentuale di **traffico locale** e i punti critici dell'incidentalità sulle vie principali. Circa il 40% degli spostamenti all'interno di Lana per distanze brevi viene effettuato con l'auto privata.



Flussi di Traffico 2022

Flussi orari del traffico per ogni senso di marcia calcolati sulla base del conteggio

- 0–200 veicoli/ora
- 200–400 veicoli/ora
- 400–600 veicoli/ora
- 600–800 veicoli/ora
- < 800 veicoli/ora
- Punti di conteggio

- Punti degli Incidenti 2014–2021**
- incidenti
 - mortali
 - 6–10 feriti
 - 3–6 feriti
 - 3 feriti

Flussi giornalieri misurati (entrambe le direzioni)
20.900 Via Bolzano / Lido
14.600 Via Max Valier
15.000 Via Andreas Hofer
9.450 Via Meraner
4.400 Via Pascolo
2.950 Via Franz Höfler
2.500 Via Capuccini
2.150 Via della Chiesa

Quasi 1 incidente su 3 coinvolge un pedone o un ciclista.

Partecipazione dei cittadini

Uno studio della mobilità sostenibile mette al centro l'essere umano per **creare località e città più vivibili**. La **partecipazione dei cittadini** è fondamentale per sviluppare una comprensione migliore dei problemi e delle possibili soluzioni, permettendo anche di stabilire gli obiettivi che il piano di mobilità dovrebbe raggiungere.

Open Day – Evento pubblico,
9 novembre 2022

In questo evento, Netmobility ha presentato i risultati della raccolta dati. Parte dell'evento è stata una sessione interattiva in cui il pubblico è stato invitato a esprimere problemi e proposte per la mobilità sostenibile a Lana, definendo in un sondaggio dal vivo la visione per il futuro di Lana.

Sondaggio pubblico sulla Mobilità Sostenibile – Dicembre 2022

Un passo importante è stata un'indagine dettagliata sul comportamento di mobilità dei cittadini di Lana, con la partecipazione di **630 persone**. Il sondaggio ha fornito informazioni preziose per la definizione del concetto e la visione futura di Lana.

Interviste "Piccola Lana" – Gennaio 2023

Gli esperti hanno intervistato rappresentanti della comunità di Lana su temi di mobilità, raccogliendo impressioni da vari settori per rappresentare la "Piccola Lana".

Stakeholderworkshops –
Maggio & Giugno 2023

Nei workshop i partecipanti hanno potuto discutere le bozze iniziali, la visione e gli elementi chiave dello studio, valutando positivamente lo scenario principale proposto.

Immagine a sinistra:
Visione per Lana, Open Day Mobilità, 9/11/2022

Infoday – 11 ottobre 2023

Presso la casa Raffeisen, i tecnici si sono resi disponibili a rispondere a domande e fornire spiegazioni alla popolazione.

Organi politici

Lo studio della mobilità, commissionato dalla giunta comunale, ha visto la partecipazione di membri della commissione traffico e la presentazione preliminare ai capigruppo del gruppo rappresentati in consiglio comunale, con discussione in consiglio comunale il 06.02.24.

Prossimi Passi

La giunta comunale ha approvato la pubblicazione dello **studio di mobilità** presentato in questa brochure nel marzo 2024. Dunque non si tratta dell'approvazione dello studio in sé, ma la giunta lo mette a disposizione di una discussione pubblica. La **presentazione pubblica** dello studio si terrà il 12 marzo 2024 alle 19:30 presso la casa Raffeisen.

Da questa data in poi i cittadini di Lana, così come anche organizzazioni e associazioni, avranno tempo fino al 12 aprile 2024 per presentare le loro **osservazioni** sullo studio della mobilità. Gli esperti raccoglieranno e valuteranno tutte le osservazioni. Successivamente il piano sarà rielaborato di conseguenza. La commissione comunale per il traffico e la giunta comunale discuteranno nuovamente il documento prima che il consiglio comunale deliberi sulla versione finale.

Partecipa!

PRESENTAZIONE PUBBLICA

12 marzo 2024, 19:30 Casa Raffeisen

OSSERVAZIONI

entro 12 aprile 2024, online o in forma cartacea, modulo disponibile presso il Comune.



https://www.gemeinde.lana.bz.it/it/.../Studio_strategico_per_la_mobilita_2024

Immagini:
Workshops per il piano strategico della mobilità

Video, 5 min
Workshop Stakeholder



<https://www.youtube.com/watch?v=2b1Pap5mLjg>



Esigenze dei cittadini

Più di **630 cittadini** hanno partecipato al sondaggio online pubblico sulla mobilità sostenibile a dicembre 2022. La grafica qui sotto mostra l'importanza attribuita dai partecipanti a diversi aspetti della mobilità. Utilizzo dell'autobus, mobilità ciclistica e la sicurezza sono emersi come tematiche prioritarie; il 10 rappresenta il punteggio massimo.

Tramite le domande con risposta aperta il sondaggio ha raccolto più di **300 suggerimenti e feedback specifici**. Il sondaggio pertanto ha fornito agli esperti e all'amministrazione comunale un quadro chiaro delle priorità dei cittadini per il futuro della mobilità a Lana.

Risultati del sondaggio online
Valutazione dell'importanza di alcune strategie possibili
0 Alta priorità — 10 bassa priorità

7,8 Pedoni: creazione, potenziamento e **miglioramento** dei percorsi pedonali ed eliminazione delle barriere architettoniche



8,6 Bicicletta: creazione, potenziamento e miglioramento dei **percorsi ciclabili**

7,2 Bicicletta: aumento delle rastrelliere e dei **cicloposteggi**



7,9 Trasporto pubblico: maggior **puntualità** o **minori tempi di viaggio**

7,5 Trasporto pubblico: **più corse** e **più copertura**

7,4 Trasporto pubblico: migliore **integrazione** con il treno



6,2 Sosta: **migliorare l'offerta** di sosta

5,9 Sicurezza stradale: **ridurre ai 30 km/h** la velocità nei quartieri e negli ambiti sensibili della città

4,4 Sosta: **aumentare la sosta a pagamento** e/o a disco orario per migliorare il grado di ricambio delle aree centrali



Sfide

Dall'analisi dei dati raccolti, dai risultati del sondaggio e dalle interviste agli stakeholder emergono sfide specifiche per la mobilità sostenibile a Lana. **È necessaria una maggiore disposizione all'uso di mezzi di trasporto sostenibili, soprattutto sulle brevi distanze.**

Lo studio della mobilità propone un insieme di misure a breve, medio e lungo termine per raggiungere i diversi obiettivi definiti dalla partecipazione.

Sicurezza

L'analisi dell'incidentalità rivela che i pedoni e i ciclisti sono coinvolti in quasi un terzo di tutti gli incidenti, soprattutto sugli assi principali. Migliorare la sicurezza è quindi cruciale sia per ridurre gli incidenti, sia per promuovere l'uso della bicicletta e la mobilità pedonale, dato che molte persone non si sentono sicure nel traffico.

Strade principali

Il traffico a Lana è in gran parte causato da spostamenti interni. La struttura degli insediamenti lungo l'asse di Via Bolzano, Via Andreas Hofer e Via Madonna del Suffragio porta che molte aree del paese siano attraversate da traffico di breve percorrenza. **Dal momento che non è possibile allargare queste strade è quindi necessario un compromesso che permetta a ciclisti e pedoni di muoversi in modo più sicuro e diretto.**

Percorsi pedonali e ciclabili

I percorsi ciclabili esistenti non sono sufficientemente interconnessi e sicuri. Alcuni percorsi sono sterrati o mal collegati alle principali vie. **A causa delle condizioni strutturali dell'abitato non è possibile creare a Lana una rete ciclabile diretta e in sede separata.** È necessario un modello misto con diversi tipi di percorsi e diverse misure per garantire connessioni ciclabili sicure, comode e rapide.

Trasporto pubblico e intermodalità

Lana dispone già di una rete di trasporto pubblico ben sviluppata, con **potenziale di miglioramento nella connessione con Bolzano** e nell'interscambio tra autobus e treno a Postal.

Zona artigianale e zona sportiva

Esistono conflitti tra diversi flussi di traffico, in particolare per quanto riguarda l'accessibilità alla zona artigianale e sportiva. Lo studio propone soluzioni a breve termine così come anche a medio e lungo termine.

Proposta di studio

L'azienda Netmobility ha elaborato uno studio con delle proposte sulla base dei dati raccolti e del coinvolgimento dei cittadini. È possibile consultare il piano dettagliato sul sito web del Comune. Di seguito sono riportati i punti salienti dello studio. Nelle prossime pagine saranno presentate anche alcune misure chiave che aiuteranno a comprendere meglio lo studio.

Il Consiglio comunale approverà lo studio e i suoi punti salienti. Le diverse misure sono proposte che la Giunta Comunale considererà. Ma solo dopo averle discusse con la cittadinanza e dopo aver valutato necessità, priorità, eventuale disponibilità di terreni e mezzi finanziari.

Chi è interessato a studiare il piano in dettaglio può scaricarlo dal sito web del comune.



https://www.gemeinde.lana.bz.it/it/.../Studio_strategico_per_la_mobilita_2024

Punti principali dello studio

Migliorare la sicurezza e la qualità della vita a Lana

Ridurre la velocità a 30 km/h nelle zone residenziali di Lana apre nuove opportunità per utilizzare in modo democratico il prezioso spazio pubblico. I percorsi scolastici diventano più sicuri. Ciclisti e pedoni si sentono più a loro agio. Per gli automobilisti, la perdita di tempo è minima, perché il traffico diventa più fluido e regolare (meno stop and go).

Adegamenti in base al tipo di strada

La riduzione della velocità è efficace solo se si modifica l'aspetto delle strade. I tecnici analizzeranno ogni tipo e tratto di strada e svilupperanno una soluzione specifica per ogni tratto di strada analizzato. Soprattutto all'inizio sarà importante un controllo continuo delle velocità.

Misure specifiche

Per le strade principali come Via Bolzano in zona artigianale, Via Palade, Via Merano e Via Ultimo lo studio prevede misure di moderazione del traffico che non influenzano il flusso veicolare. In Via Bolzano, Via Andreas Hofer e Via Madonna del Suffragio lo studio propone misure di moderazione del traffico più complete.

Attenzione particolare alle aree sensibili

In aree con un elevato bisogno di sicurezza, come scuole, asili nido, impianti sportivi e ricreativi, il piano consiglia misure di moderazione del traffico rafforzate. Zone residenziali e aree chiuse potrebbero essere considerate zone residenziali con priorità per i pedoni e velocità basse. Dove opportuno, si può pensare al concetto di "Shared Space", ovvero zone di incontro.

Comunicazione e coinvolgimento dei cittadini

L'amministrazione comunale informerà e coinvolgerà i cittadini nella definizione delle singole misure. Progetti come ebike2work sono misure concrete del Comune per aiutare i cittadini a cambiare il loro comportamento. Solo un cambiamento del nostro comportamento e delle nostre abitudini può aiutare a ridurre il traffico automobilistico individuale.



Il cuore dello studio

Il cuore dello studio risiede nell'impostare la giusta velocità per la dimensione umana di una località. La proposta di abbassare la velocità a 30km/ora è un elemento chiave del piano strategico di mobilità di Lana. Una velocità inferiore favorisce la convivenza armoniosa tra automobilisti, ciclisti e pedoni, riducendo numero e gravità degli incidenti. Inoltre migliora la **qualità della vita e della salute** grazie alla diminuzione di rumore e inquinamento atmosferico.

Immagine:

Via Andreas Hofer di fronte alla scuola elementare "Knabenschule" con le misure di moderazione del traffico proposte



Trasporto pubblico locale

Durante il processo di partecipazione i cittadini hanno evidenziato la necessità di migliorare le connessioni dalla stazione degli autobus alla **stazione di Postal** e verso **Bolzano**. Pertanto, lo studio propone di incrementare la frequenza del trasporto pubblico locale (TPL) verso la stazione e di aumentare le corse tra Merano e Bolzano che passano per Lana. Per assicurare una maggiore frequenza e soprattutto la puntualità, sono previsti interventi di moderazione e gestione del traffico lungo l'asse verso la stazione, consentendo una corsia preferenziale per gli autobus, riducendo così i ritardi e migliorando l'affidabilità. Questa corsia può essere utilizzata anche dai ciclisti "lepre" come percorso ciclabile.

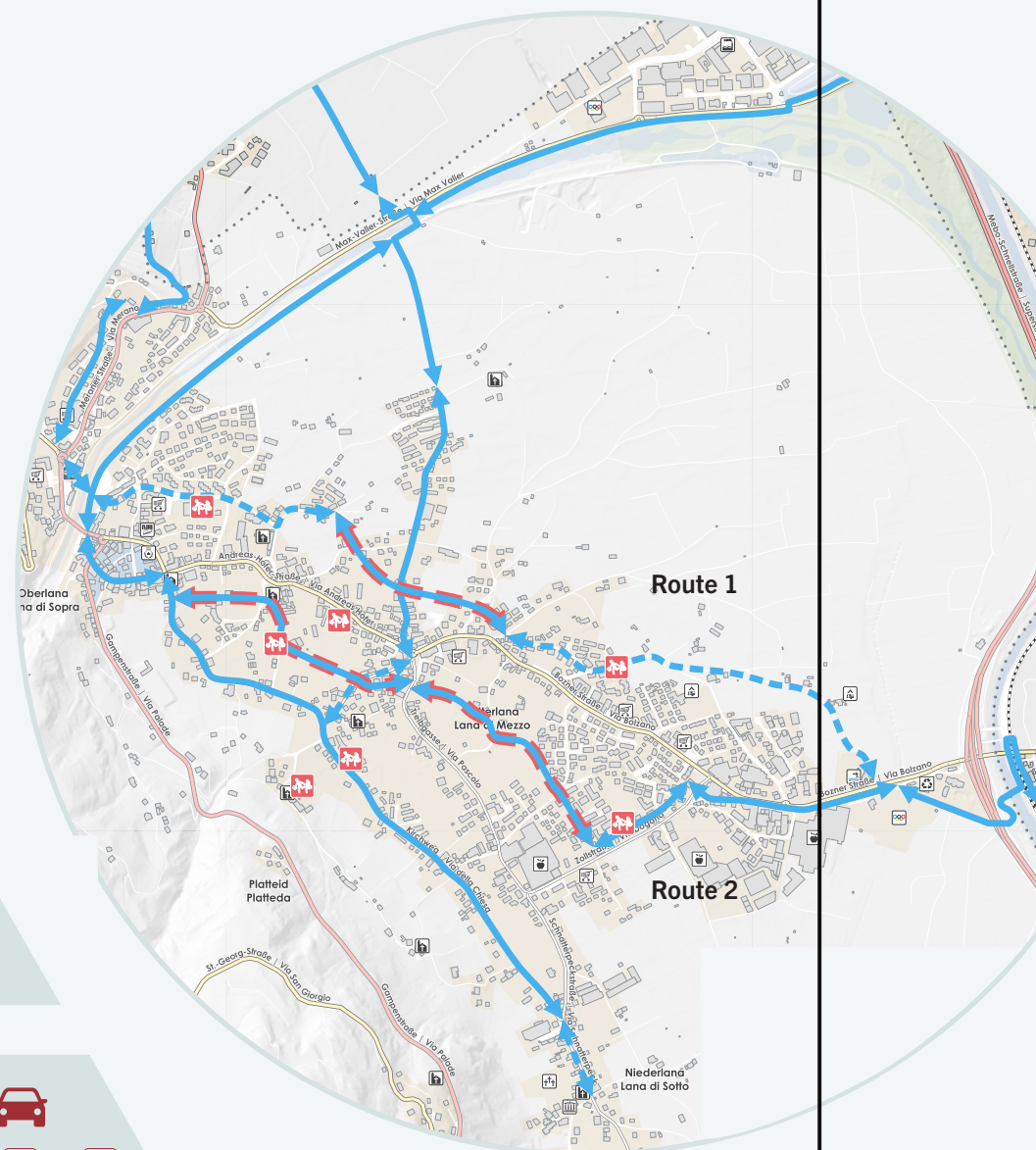
Immagine destra:
Proposta di percorsi ciclabili "lenti"

Immagine sotto:
La piramide della mobilità sostenibile,
STA-Greenmobility



Scuole e asili

Scuole, asili, parchi giochi e strutture ricreative come la zona sportiva e il Lido di Lana sono aree particolarmente sensibili. Pertanto, i percorsi verso queste destinazioni saranno riprogettati per garantire la **sicurezza di ciclisti e pedoni**.



Mobilità ciclistica

Un aspetto centrale dello studio è promuovere l'uso della bicicletta attraverso la creazione di una rete ciclabile completa, sicura e attraente. Data la limitata disponibilità di spazio, lo studio propone un modello misto che offra percorsi sia rapidi che sicuri, rispondendo alle diverse esigenze della comunità ciclistica: percorsi diretti per chi preferisce velocità e percorsi più sicuri, anche se meno diretti, per chi privilegia la sicurezza.

Tipologie di percorsi ciclabili

Secondo il codice della strada, esistono tre tipi di percorsi ciclabili. Il piano prevede l'utilizzo di tutti e tre, in base alle circostanze.

Separati, auspicabili in presenza di flussi veicolari considerevoli, di traffico pesante, di limiti di velocità superiori ai 50 km/h, di spazi adeguati per la realizzazione di piste ciclabili in sede propria, contigue al marciapiede o percorsi promiscui ciclo-pedonali;

Integrati, possibili in presenza di flussi veicolari non eccessivi, di limiti di velocità minori o uguali ai 50 km/h, di spazi adeguati alla realizzazione di piste ciclabili su corsia riservata monodirezionali o di corsie ciclabili (D.L. 76/2020) sui due lati della strada;

Promiscui, possibili in presenza di flussi veicolari limitati, in assenza di traffico pesante, di limiti di velocità inferiori o uguali a 30 km/h, nonché dove sia possibile garantire la sicurezza ai ciclisti attraverso un'azione efficace di moderazione del traffico veicolare; spesso tale soluzione risulta obbligata nei centri abitati laddove la presenza di sezioni stradali ridotte non lascia spazio ad alternative; Il concetto di "ciclovia" (legge 11/2018) include tra le tipologie di percorsi ciclabili le strade senza o a basso traffico, le strade 30, le zone a traffico limitato, le aree pedonali e le zone residenziali.

Tipologie di ciclisti: "lepri" e "tartarughe"

Lo studio della mobilità ciclistica di Lana identifica due gruppi di utenti:

- **"lepri"**, ciclisti veloci ed esperti che preferiscono percorsi diretti e sono a loro agio nel traffico promiscuo
- **"tartarughe"**, ciclisti più lenti che prediligono la sicurezza e preferiscono percorsi ciclabili in sede separata, anche se meno diretti.



Proposte di nuove connessioni ciclabili per le „tartarughe“

Sono previste due nuove connessioni ciclabili sicure, una a nord e una a sud dell'asse delle Via Bolzano, Hofer e Madonna del Suffragio. Questi percorsi sono sicuri e separati dal traffico automobilistico.

Route 1 (percorso nord) Inizia dalla passerella ciclopedonale sul fiume Valsura (ancora da progettare) vicino alla stazione degli autobus. Prosegue lungo Via Länd, Via Franz Höfler e Via Ausserdorfer. Attraversa terreni privati fino a raggiungere vicolo Kreuzwiesen. Da lì, prosegue lungo Via Laurin e Via Feldgatter fino al Lido di Lana.

Route 2 (percorso sud) Il percorso a sud dell'asse principale si muoverebbe utilizzando Via Gries - Via dei Cappuccini per poi proseguire lungo i percorsi ciclopedonali di vicolo Rigler e vicolo del Convento, passando tra i due per Via Arciduca Eugenio. In questo modo, il nuovo complesso scolastico in Via Dogana sarà accessibile in sicurezza.

Asse principale

Via Merano – Via Madonna del Suffragio – Via Andreas Hofer – Via Bolzano

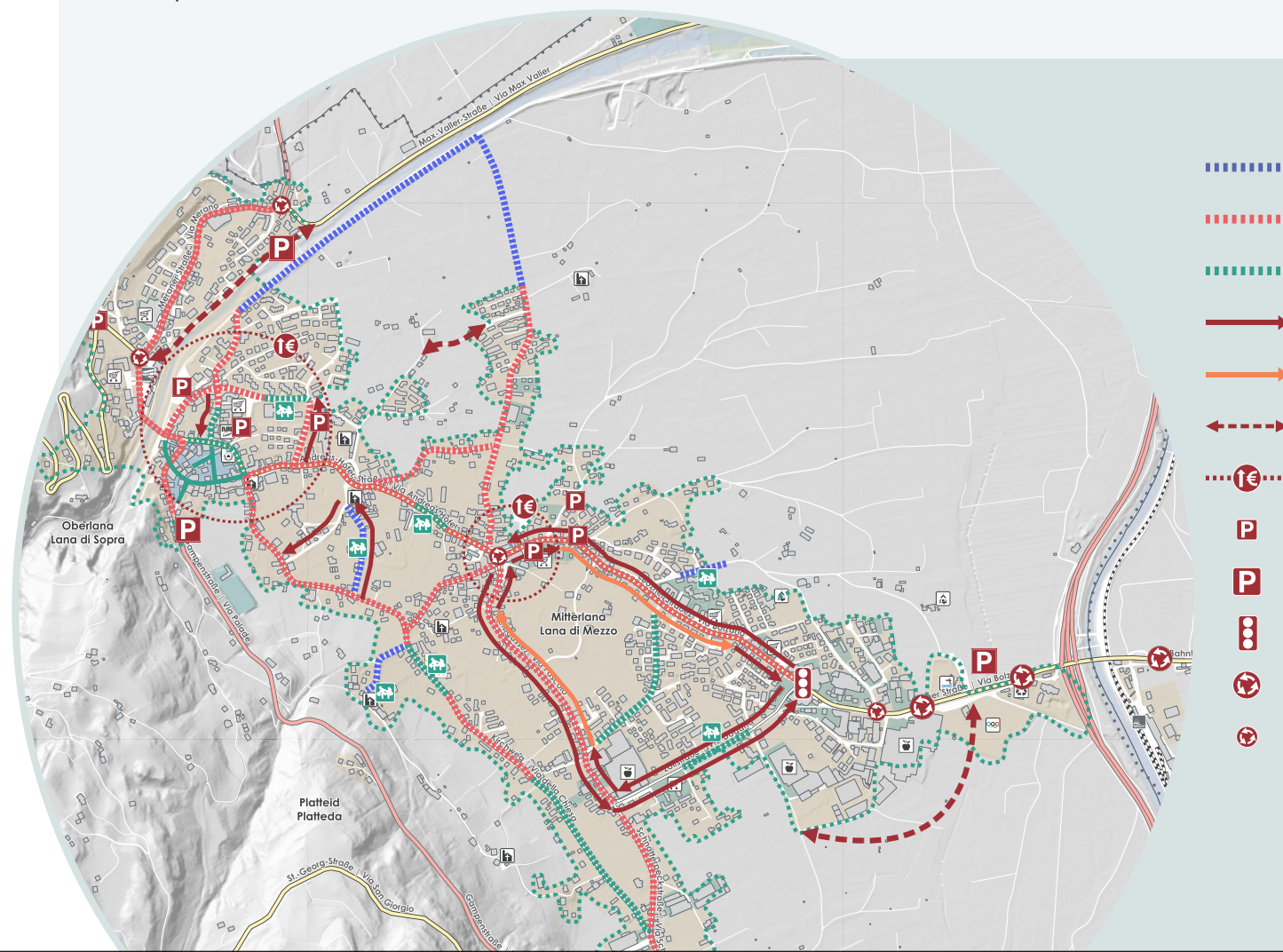
Lo spazio stradale su questo asse è limitato. Pertanto, lo studio ne prevede un utilizzo più efficiente e sicuro. I principali beneficiari sono i ciclisti e il trasporto pubblico. Per loro questo collegamento diventa significativamente più attraente, in quanto più veloce e puntuale. Questi sono buoni presupposti per un passaggio dall'auto alla bicicletta o all'autobus.

Connessioni ciclabile per “lepri”

Attualmente andare in bicicletta è difficile su Via Bolzano, Via Andreas Hofer e Via Madonna del Suffragio, poiché gli spazi sono ristretti e il traffico è alto. Piste ciclabili separate non sono possibili senza sacrificare lo spazio pedonale. Pertanto, lo studio prevede un utilizzo condiviso e sicuro della strada da parte di biciclette, auto e autobus. Tuttavia, questo è possibile solo se vengono introdotte restrizioni al traffico automobilistico. Corsie preferenziali per autobus, che possono essere utilizzate anche dai ciclisti, migliorerebbero la puntualità del TPL.

Via Merano

Via Merano è l'unica via di collegamento possibile con la Val d'Ultimo e il Passo Palade. È di interesse sovracomunale e il traffico di attraversamento non può essere deviato. Lo studio propone miglioramenti a breve termine, soprattutto per la sicurezza di ciclisti e pedoni. Sono previsti attraversamenti sicuri e la realizzazione di un ampio percorso ciclopeditonale in salita e una corsia ciclabile in discesa. A lungo termine, si dovrà pensare a una circonvallazione.



Lo studio e le sue proposte

Lo studio della mobilità è un documento strategico. Questo significa che definisce le priorità per la mobilità sostenibile a Lana per i prossimi 15 anni. Le misure contenute in questo studio sono delle proposte che verranno ordinate per priorità, dotate di fondi finanziari, discusse con la popolazione e approvate dall'amministrazione comunale prima di essere pianificate e realizzate nel dettaglio.

Lo studio propone quindi una riduzione della velocità su **Via Andreas Hofer** e **Via Madonna del Suffragio** attraverso misure di moderazione del traffico. Il limite di 30 km/h dovrebbe essere esteso anche a Via Bolzano. Per realizzare in modo sicuro una mobilità promiscua in **Via Bolzano**, sono necessarie misure preventive nelle strade secondarie, in modo che non vengano utilizzate come percorsi alternativi. Potrebbero essere previsti brevi tratti a senso unico tra Vicolo Kreuzwiesen/Vicolo Frutteti e Via Leonardo da Vinci, con una corsia per

autobus e biciclette in direzione sud. Allo stesso tempo, si propone una regolamentazione a senso unico in Via Pascolo in direzione sud tra Vicolo San Pietro e Vicolo Monte Luco, anch'essa con una corsia per autobus e biciclette in direzione opposta. Nell'insieme e in combinazione con le altre misure, questa regolamentazione porterebbe a una riduzione del traffico automobilistico nell'area residenziale di Lana.

I contenuti esatti dei tratti di strada e dei veicoli interessati devono ancora essere discussi in dettaglio.

Misure

- Modifica regolamentazione strada
- Moderazione del traffico “leggera”
- Senso di marcia
- Corsia riservata autobus
- Ipotesi nuova viabilità
- Incremento tariffe sosta su strada
- Incentivo utilizzo parcheggi organizzati
- Creazione parcheggi scambiatori
- Ipotesi nuovo semaforo
- Nuova rotatoria
- Rotatoria esistente

Immagine:
Via Bolzano con mobilità promiscua e possibile regolamentazione a senso unico.



Fasi di possibile attuazione

Lo studio prevede numerose misure che non possono e non devono essere attuate tutte contemporaneamente e fin dall’inizio. Pertanto, sono previste tre fasi di progetto: a breve, medio e lungo termine. Prima di passare alla fase successiva, saranno monitorati i cambiamenti nel comportamento e sarà **valutata l’efficacia** delle misure. L’attuazione concreta dei pacchetti di misure dipende anche da diversi fattori, tra cui la disponibilità di fondi, le priorità, la fattibilità, la disponibilità di terreni e il coordinamento con l’amministrazione provinciale.

Per l’amministrazione comunale è importante coinvolgere sia la commissione del traffico sia la popolazione nello sviluppo e nell’introduzione delle misure.

Interventi di Breve Termine 2024–2027

Assi 40 e Zone 30

Miglioramento e **continuità** dei percorsi esistenti, messa in **sicurezza** degli attraversamenti, eliminazione delle barriere architettoniche
Via Bolzano, Via Dogana, Via Merano, Via della Chiesa – Via dei Cappuccini, Via Sant’Agata – Via Gilmann, Via Monte Luco, Via Monte Cervina, Via Kravogl – Via Franz Höfler

Miglioramento percorsi esistenti, interventi infrastrutturali, corsie ciclabili e sviluppo delle condizioni per la promiscuità con mezzi motorizzati
Via Bolzano, Via Dogana, Via Merano, Via della Chiesa – Via dei Cappuccini, Via Sant’Agata – Via Gilmann, Via Monte Luco – Via Monte Cervina, Via Kravogl – Via Franz Höfler

Aumento delle corse della linea 201 (Merano - Bolzano attraverso Lana) e **nuova linea per Pavicolo**.

Interventi di moderazione del traffico e incremento tariffe della sosta a pagamento su strada a Lana di Sopra e Lana di Mezzo
Via Dogana, Via Merano, Via Schnatterpack – Via della Chiesa – Via dei Cappuccini, Via Sant’Agata – Via Gilmann, Via Monte Luco – Via Monte Cervina, Via Franz Höfler

Interventi di Medio Termine 2024–2033



Miglioramento e **continuità** dei percorsi esistenti, messa in **sicurezza** degli attraversamenti, eliminazione delle barriere architettoniche, **nuovi marciapiedi**
Via Bolzano, Via Andreas Hofer, Via Madonna del Suffragio, Via Pascolo



Sviluppo delle **condizioni per la promiscuità** con mezzi motorizzati, **percorsi separati** tra Lana di Sopra, scuole e impianti sportivi e incremento diffuso dei **ciclopiste**
Via Bolzano, Via Andreas Hofer, Via Madonna del Suffragio, Via Pascolo, Via Merano



Modifiche al tracciato delle linee 201 e 211 per l’intersambio alla stazione dei treni Lana -Postal e **rimodulazione linea 218** (Lanabus).



Interventi di **moderazione del traffico**, modifiche alla circolazione, estensione della sosta a pagamento e creazione di **parking di interscambio**
Via Bolzano, Via Andreas Hofer, Via Madonna del Suffragio, Via Pascolo

Interventi di Lungo Termine 2033–2040

Città 30

Estensione delle **aree pedonali** e delle zone di incontro /residenziali (Zone 20).

Nuova **passerella ciclopedonale** Via Merano – Via Länd e sviluppo di una superciclabile per il **collegamento con Merano** e verso la ciclabile lungo l’Adige.

Aumento della **frequenza della linea 210** per la nuova stazione del treno di Sinigo.

Nuove infrastrutture:
• **circonvallazione di bypass** di Via Merano
• nuova viabilità per raggiungere e all’interno delle **zone produttive e sportiva**

Erwartete Ergebnisse

Die Wirkung der Maßnahmenbündel und des gesamten Mobilitätskonzepts werden durch ein sogenanntes Simulationsmodell berechnet. Die Techniker haben das Programm zuerst präzise auf Lana eingestellt und dann alle Maßnahmen eingespeist. Die Simulation stellt die Veränderungen des motorisierten Individualverkehrs im Vergleich zur Situation der Verkehrserhebung im Jahr 2022 dar.

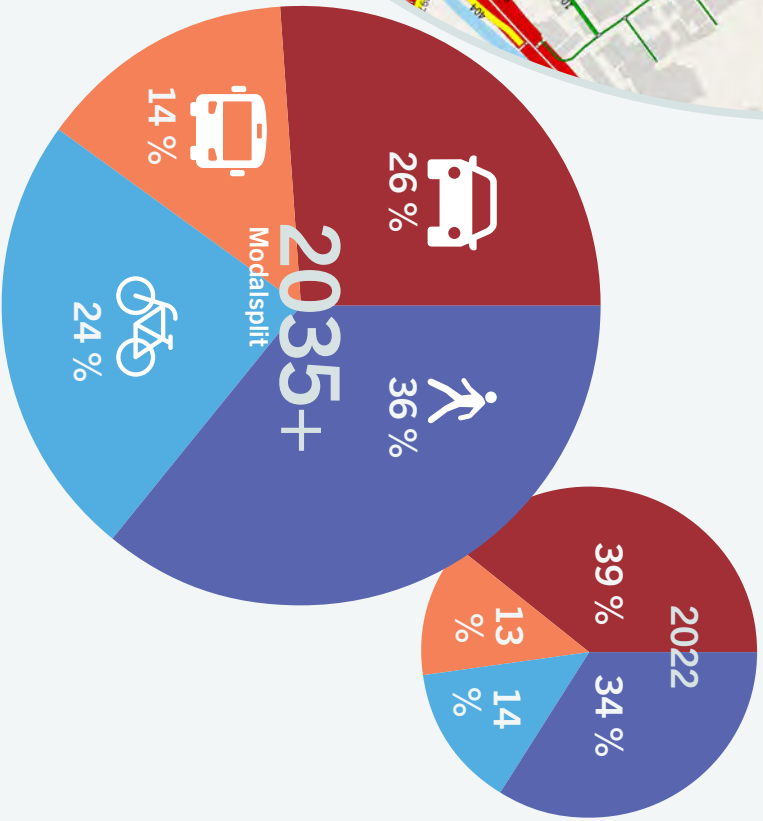
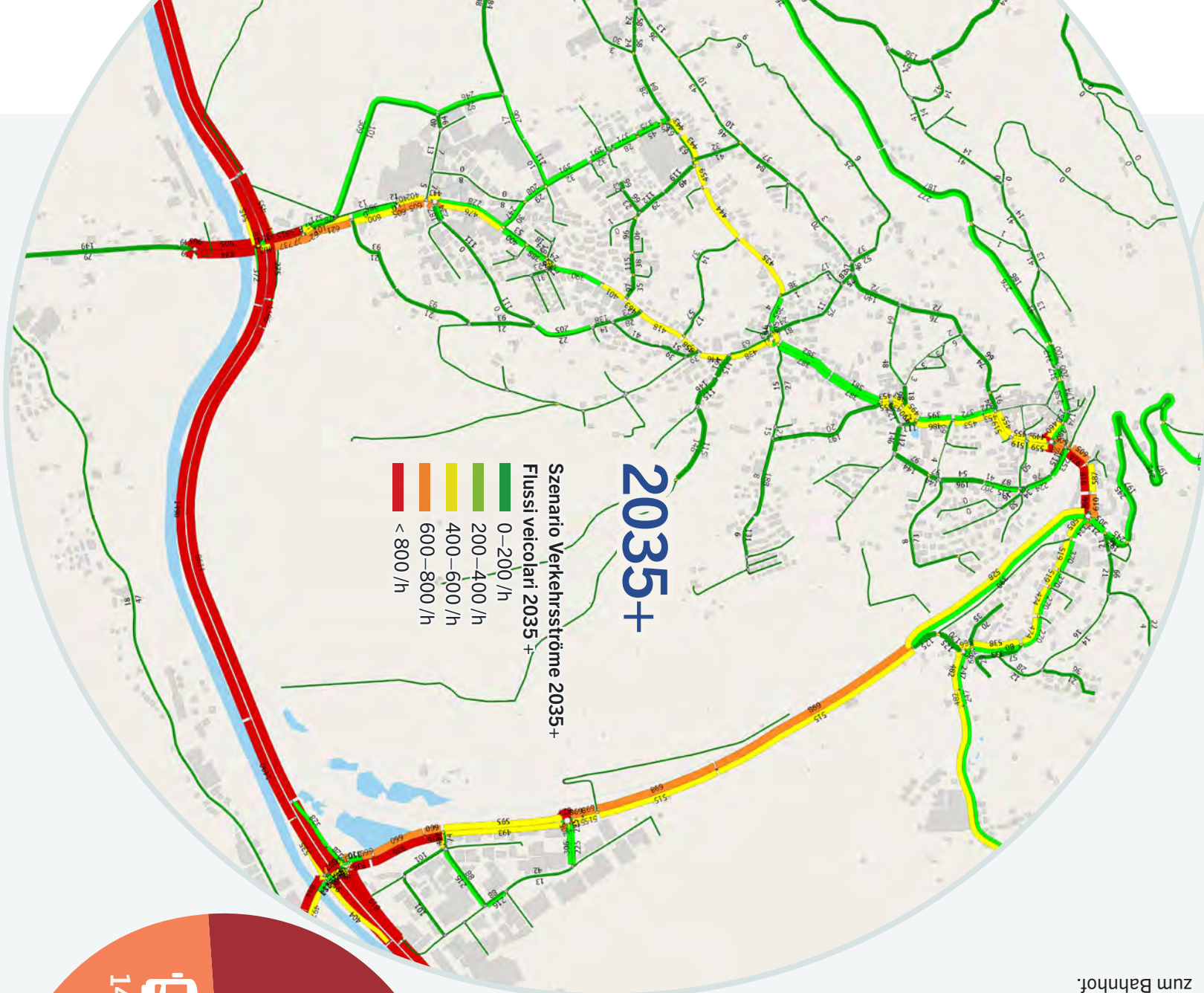
Die Grafik zeigt die erwarteten Ergebnisse bei einer Umsetzung laut Seite 16–17. An einigen Stellen nimmt der Verkehr zwar von grün auf gelb zu. Insgesamt stellt sich Lana aber „grüner“ dar, d.h. das Verkehrsaufkommen nimmt ab. Der Anteil des internen Individualverkehrs sinkt insgesamt von 39% auf 26%. Zu den erwarteten Ergebnissen gehört aber auch die höhere Sicherheit für schwache Verkehrsteilnehmer. Diese wird durch niedrigere Geschwindigkeit und weniger Individualverkehr erreicht. Gleichzeitig gewährleistet dieses System eine höhere Takung und bessere Pünktlichkeit der Busverbindungen zum Bahnhof.

Bewertung durch eine

ÖFFENTLICHE VORSTELLUNG
12. März 2024, 19:30 Raiffeisenhaus

DEINE STELLUNGSAHME
bis 12. April 2024, online oder mittels
Papierformular, erhältlich in der Gemeinde

www.gemeinde.lana.bz.it/.../Strategisches_Mobilitaetskonzept_-_Entwurf_2024



Risultati attesi

I risultati dei pacchetti di misure e dell’intero studio di mobilità vengono calcolati mediante un cosiddetto modello di simulazione del traffico. I tecnici hanno prima calibrato con precisione il software alla realtà di Lana e poi hanno inserito tutte le misure dello studio. La simulazione mostra i cambiamenti nel traffico automobilistico individuale rispetto alla situazione dell’indagine sul traffico del 2022.

Il grafico mostra i risultati attesi in caso di attuazione secondo le pagine 16–17. In alcuni punti il traffico aumenta da verde a giallo, tuttavia, Lana nel suo complesso appare “più verde”, vale a dire il volume del traffico diminuisce. La **quota del traffico individuale interno scende** complessivamente dal 39% al 26%. I risultati attesi includono anche una **maggiore sicurezza** per gli utenti cosiddetti deboli della strada. Questo viene raggiunto attraverso una velocità più bassa e un minor traffico individuale. Allo stesso tempo, questo sistema garantisce una maggiore frequenza e una migliore puntualità dei collegamenti autobus con la stazione ferroviaria.

Partecipa!

PRESENTAZIONE PUBBLICA
12 marzo 2024, 19:30 Casa Raiffeisen
OSSERVAZIONI
entro 12 aprile 2024, online o in forma cartacea,
modulo disponibile presso il Comune.



https://www.gemeinde.lana.bz.it/it/.../Studio_strategico_per_la_mobilita_2024