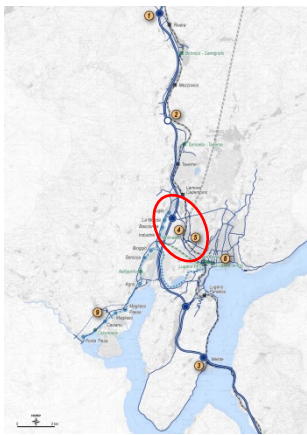
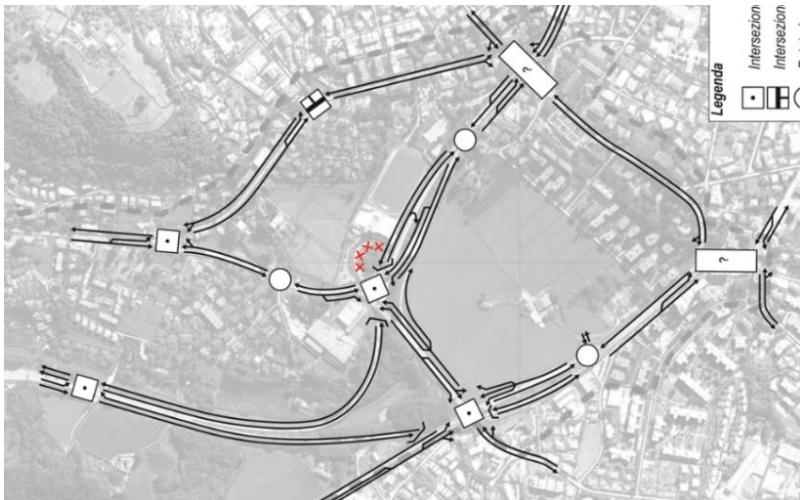


 <i>Viabilità Porta Ovest</i>			Codice ARE --	TIM 2.7
Pacchetto di misure	--			
Correlazione con altre misure	IN 3c, PA 1, PA 3, ML 4.10			
Rapporto con PA 1 e 2	PAL2: 2.7			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti	Comuni			
Orizzonte di realizzazione	Inizio lavori	<2023		
	Messa in esercizio	<2026		
Priorità	A			
Grado di avanzamento	☐	1		
	☒	2		

Comuni di Cadempino, Lugano, Massagno, Savosa e Vezia

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA escl.)	Progetto di fattibilità 2014 (+/- 30%)	21'300'000 CHF
Ente finanziatore	☐	Confederazione in ambito PA
	☒	Confederazione in altri ambiti (USTRA, viabilità)
	☒	Cantone
	☒	Agglomerato (CRT)
	☐	Comune
	☐	terzi

Rappresentazione cartografica
 Legenda ☐ Intersezione semaforizzata ☐ Intersezione non semaforizzata ☐ Rotatoria ☐ Corsie veicolari ☐ Sovrappasso ☒ Strada chiusa Infographie Citec 2014
Nuovo piano viario proposto per il settore Porta Ovest (Citec, 2014)

Descrizione della misura
Descrizione In seguito all'entrata in esercizio della galleria Veduggio-Cassarate è stato deciso il passaggio di proprietà dalla Confederazione al Cantone delle bretelle di collegamento allo svincolo Lugano nord. Il declassamento delle bretelle consente la revisione della viabilità, razionalizzando gli itinerari e offrendo l'opportunità di progettare un intervento più ampio alla scala del comparto di Porta Ovest, che integri anche le aree lavorative (Cadempino) e gli snodi stradali principali (Cinque vie, Capella della Due Mani). La riorganizzazione viaria prevista per Porta Ovest si pone i seguenti obiettivi: - il declassamento delle bretelle autostradali, al fine di rispettare la nuova gerarchia viaria e riconfigurare l'accesso alla città attraverso due viali urbani riqualificati; - la razionalizzazione dei flussi di traffico, attraverso la semplificazione degli itinerari veicolari e la riduzione delle percorrenze sulla rete; - la ridefinizione in ottica più urbana dei nodi principali di accesso alla città (Cappella Due Mani e Cinque Vie). Questa componente di progetto è di competenza dei Comuni e non è parte della misura. Il progetto prevede in particolare: - la circolazione a doppio senso sulle bretelle autostradali dalla rotatoria Lugano Nord agli incroci Cappella Due Mani e Cinque Vie; attualmente la circolazione è a senso unico con la bretella Ovest percorribile per l'ingresso in città e la bretella Est per l'uscita; - l'introduzione di una nuova intersezione semaforizzata alla confluenza delle bretelle, al fine di consentire la regolazione del traffico in direzione del centro urbano ma anche nella direzione opposta in vista dell'interfacciamento con la viabilità di ordine superiore (rotatoria e rampe autostradali Lugano Nord). Il funzionamento dell'intersezione è spiegato con maggior dettaglio al paragrafo seguente; - la ridefinizione geometrica della rotatoria Povrò al fine di ottimizzare l'inserzione del nuovo ramo a doppio senso); - l'introduzione di una nuova rotatoria in zona Valgersa, per garantire tutti i movimenti necessari tra la bretella, la zona "Atlantide" e la via San Gottardo; in particolare un bypass della rotatoria consente ai veicoli provenienti dalla bretella e diretti verso via San Gottardo di effettuare la svolta senza doversi immettere nella rotatoria; - lo smantellamento della rampa autostradale in corrispondenza dell'intersezione via Camara/via San Gottardo e conseguente liberazione di spazio pubblico nella zona sportiva Atlantide; la rampa attualmente necessaria per l'ingresso in autostrada ai veicoli provenienti dalla città lato via Besso, non risulta più necessaria grazie al doppio senso sulle bretelle; - la possibilità di prevedere l'accesso alle zone industriali e d'attività di Vezia-Cadempino, di competenza comunale, per il quale il Comune di Vezia ha dato avvio alla procedura pianificatoria.
Opportunità per l'agglomerato Il declassamento delle bretelle autostradali di Lugano Nord offre l'opportunità per progettare un intervento di più ampio respiro alla scala del comparto di Porta Ovest, capace di rinnovare e riqualificare l'accesso Nord-Ovest all'agglomerato del Luganese, conferendogli un aspetto più urbano e attrattivo, generando impatti positivi sul sistema della mobilità e sul contesto urbanistico e paesaggistico.

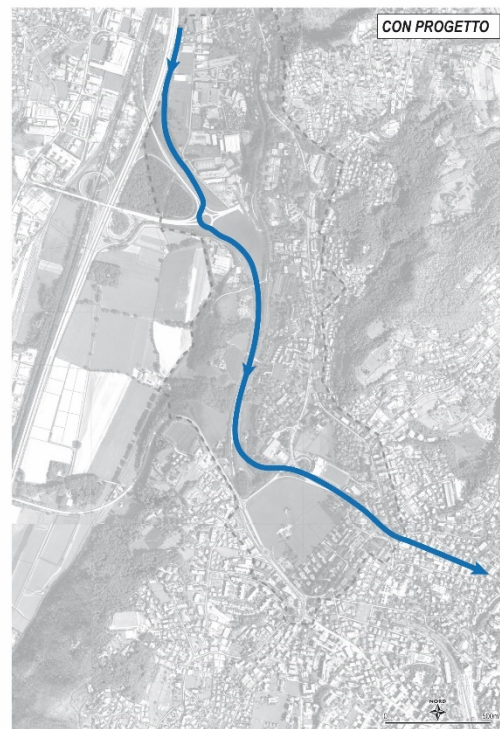
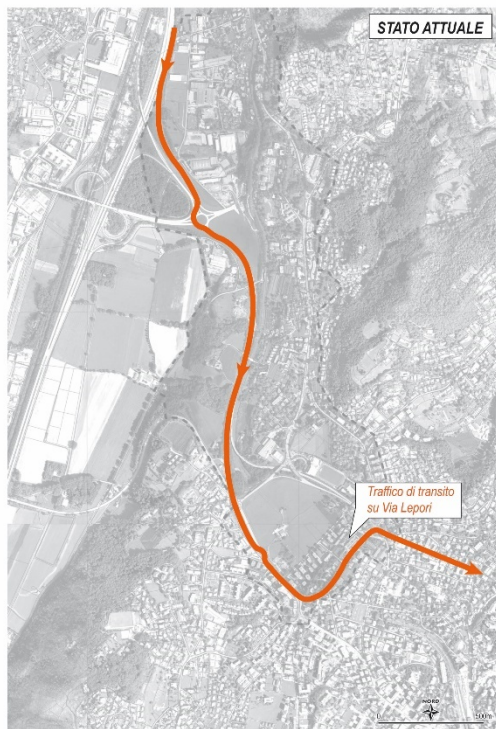
Benefici per l'agglomerato
CE1: Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto – La razionalizzazione viaria e la semplificazione degli accessi al polo urbano migliorano le condizioni di traffico e permettono la ridefinizione di nodi stradali strategici con possibilità di misure di priorità al trasporto pubblico. CE3: Aumento della sicurezza del traffico – La razionalizzazione dei flussi di traffico, la semplificazione dei nodi e il declassamento delle arterie stradali migliorano le condizioni di percorribilità e favoriscono un aumento della sicurezza. CE4: Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse – La razionalizzazione dei flussi veicolari induce ad una diminuzione delle percorrenze; la riorganizzazione viaria, inoltre, offre opportunità di ampliamento della rete ciclabile e di riqualificazione dello spazio pubblico riducendo le superfici stradali e ampliando le aree per la fruizione pedonale.

Fattibilità
Lo studio di fattibilità è stato predisposto nel 2014. Attualmente si è in attesa dello stanziamento del credito e avvio alla progettazione di massima.
Situazione nel Piano direttore cantonale
Conforme agli indirizzi della scheda R/M3 "Agglomerato del Luganese". Necessario l'aggiornamento della scheda R/M3 (grado di consolidamento Ri > Da)
Scadenzario
Da definire con l'allestimento del progetto di massima, con l'obiettivo di avviare i lavori entro il 2022.

Spiegazioni e approfondimenti
Uno degli obiettivi principali della riorganizzazione viaria di Porta Ovest è la razionalizzazione dei flussi di traffico in entrata e uscita dall'agglomerato, tramite il nodo autostradale di Lugano Nord. Il doppio senso di circolazione sulle bretelle consente infatti di razionalizzare gli itinerari nel comparto di Porta Ovest garantendo ai veicoli in entrata e uscita dalla città la possibilità di utilizzare il percorso più naturale; il doppio senso permette inoltre di ridurre le percorrenze sulla rete, conferire maggiore leggibilità e flessibilità al sistema viario, nonché ridurre il traffico di transito su via Lepori, oggi utilizzata come collegamento trasversale tra le due bretelle a senso unico. Le illustrazioni seguenti mostrano un confronto degli itinerari attuali e futuri per i flussi nord-sud e sud-nord. Un'estensione del progetto, resa possibile dalla riorganizzazione della viabilità delle bretelle, propone inoltre il declassamento di via Lepori e la riqualificazione urbanistica dei nodi Cappella Due Mani e Cinque Vie, riducendo gli ingombri stradali e liberando spazio per la fruizione pubblica (cfr. IN 3c).

Spiegazioni e approfondimenti

Razionalizzazione dei flussi di traffico nel comparto di Porta Ovest
Lugano Nord → Lugano centro (lato S. Gottardo)



Razionalizzazione dei flussi di traffico nel comparto di Porta Ovest
Lugano centro (lato Besso) → Lugano Nord

