

ALLEGATO 1

| AMBITO DI INTERVENTO | INTERVENTI PROPOSTI DAL PUMS | OBIETTIVO GENERALE | OBIETTIVO SPECIFICO | SCENARIO DI MINIMA | SCENARIO DI MASSIMA | SCENARIO OLTRE |
|--|---|--|--|--|---------------------|----------------|
| Una città accogliente e accessibile: il paradigma della città della sanità | Nuova accessibilità all'area ospedaliera del Policlinico S. Matteo e delle Fondazioni Maugeri e Mondino | Migliorare i collegamenti infrastrutturali | Migliorare i collegamenti viabilistici | <p>Nuova viabilità di accesso, a doppio senso, da via Ferrara – via Mondino al Policlinico, recuperando l'impianto già esistente sulla Tangenziale</p> <p>Nuova viabilità di accesso, a senso unico, che collega viale Taramelli/via Ferrara con il Policlinico, in affiancamento alla rampa di ingresso alla Tangenziale</p> <p>Ampliamento del parcheggio esterno al Policlinico, con strutture leggere tipo fast park</p> <p>Istituzione Zona 30 in via Strada Campoggi</p> <p>Area di riqualificazione urbanistica per nuove centralità urbane (piazze e servizi), nella zona prospiciente l'ingresso all'ospedale</p> <p>Passerella pedonale tra il parcheggio del S. Matteo e la nuova fermata ferroviaria Policlinico</p> <p>Pista ciclabile per il collegamento tra la Stazione, il Policlinico e le Fondazioni</p> <p>Servizio navetta per il collegamento tra i parcheggi esterni e il Policlinico S. Matteo</p> | | |

| AMBITO DI INTERVENTO | INTERVENTI PROPOSTI DAL PUMS | OBIETTIVO GENERALE | OBIETTIVO SPECIFICO | SCENARIO DI MINIMA | SCENARIO DI MASSIMA | SCENARIO OLTRE |
|---|--|--|--|--|---------------------|----------------|
| La stazione centrale centrale urbana della mobilità | Area prospiciente il fabbricato viaggiatori riservata a pedonalità, ciclabilità e pubblico trasporto con apertura di un nuovo varco che da Via Trieste si immette, a senso unico, direttamente nell'area laterale del fabbricato viaggiatori | Migliorare i collegamenti infrastrutturali | Migliorare i collegamenti viabilistici | Area specializzata, frontale al fabbricato viaggiatori e alle uckte dei sottopassi pedonali (e ciclabili), dedicata esclusivamente alla pedonalità e al pubblico trasporto | | |
| | | | | Nuovo impianto planimetrico di piazza della Stazione | | |
| | | | | Diverso utilizzo di via Trieste: viene destinata al traffico privato una sola corsia (corsia autopulente tra Via Guido e Via Monti); | | |
| | | | | Aumento numero corsie riservate al trasporto pubblico su via Trieste | | |
| | | | | Accesso delle auto in stazione da via Trieste attraverso l'apertura di un varco viabilistico che va ad interessare parzialmente il parcheggio Metropark | | |
| | | | | Nuovo accesso in stazione per chi proviene da viale Vittorio Emanuele II, via Guido o Via Monti, attraverso l'itinerario circolare a senso unico che interessa il parcheggio Metropark | | |
| | | | | Itinerari di accesso alla stazione in senso antiorario per gli bus urbani ed extraurbani con penilline e zone di fermate | | |
| | | | | Nuova organizzazione della sosta dei taxi (6 stalli) trasferita dal fronte stazione a lato del fabbricato viaggiatori | | |
| | | | | Adeguamento del numero di parcheggi per il Kiss and ride | | |
| | | | | Spostamento dal fronte del fabbricato viaggiatori dei posti riservati a POLIFER e ai dirigenti movimenti (stalli da delocalizzare nell'attiguo parcheggio FS) | | |
| | | | | Pista ciclabile su via Vittorio Emanuele II in prosecuzione su via Brichetti mediante i sottopassi di stazione adeguatamente attrezzati per il trasporto della bici a mano su appositi kenovli | | |
| | | | | Nuovi spazi per le bid protetti | | |
| | | | | Velocazione (nuovi spazi per le bici con servizi) | | |
| | | | | ridisegno della sezione stradale di via Vittorio Emanuele II con 22 stalli da delocalizzare nei parcheggi in struttura dell'area | | |
| | | | | Il trasferimento della sosta dei taxi dal fronte stazione all'area in adiacenza al parcheggio Metropark | | |
| | | | | trasferimento del car sharing in adiacenza al parcheggio Metropark | | |
| | | | | Delocalizzazione dei posti riservati a POLIFER e ai dirigenti movimenti nell'attiguo parcheggio Metropark | | |

| AMBITO DI INTERVENTO | INTERVENTI PROPOSTI DAL PUMS | OBIETTIVO GENERALE | OBIETTIVO SPECIFICO | SCENARIO DI MINIMA | SCENARIO DI MASSIMA | SCENARIO OLTRE |
|---|---|---|---|---|--|--|
| Nuove zone pedonali ed ampliamento zone a traffico limitato | Istituzione nuove aree pedonali Ampliamento zona a Traffico Limitato | Interventi di riqualificazione urbana per la riduzione/moderazione del traffico | Incrementare e incentivare la pedonizzazione e le zone a traffico limitato e moderato | Area pedonale centrale protetta Area pedonale di Piazza del Municipio | Area pedonale di Piazza Petrarca – via XX Settembre Ampliamento Zona a Traffico Limitato (via Volta, via Foscolo, Via Defendente Sacchi, via Palerrot) | |
| Il Bicipian di Pavia | Proposta alternative per il centro storico | Migliorare i collegamenti infrastrutturali | Migliorare i collegamenti ciclabili | Proposta alternative per il centro storico: istituire la zona 30 nel centro storico Proposta alternative per il centro storico: istituire la zona 30 nel Ring | Proposta alternative per il centro storico: completamento del Ciclo Ring (completamento piste ciclabili itinerario 1 Città Storica) in alternativa a istituire la zona 30 nel Ring * 3,47 Km | |
| | Completamento itinerari Ciclabili del Bicipian | | | Completamento piste ciclabili itinerario 3 (Viale Lodi) 0,66 Km L'itinerario 4 (Strada Parola) è già completamente realizzato Completamento piste ciclabili itinerario 2 (Viale Cremona) 2,12 Km Completamento piste ciclabili itinerario 5 (Via Lardirago) 1,04 Km Completamento piste ciclabili itinerario 6 (Via Vigerina) 1,03 Km Completamento piste ciclabili itinerario 7 (Via Umberto Olivario) 0,25 Km L'itinerario 8 (Viale Repubblica) è già completamente realizzato Completamento piste ciclabili itinerario 9 (Zona Ospedale) 3,2 Km Completamento piste ciclabili itinerario 10 (Via Don Enzo Boschetti) 1,12 Km Completamento piste ciclabili itinerario 11 (Via dei Millia) 1,39 Km Completamento piste ciclabili itinerario 12 (Greenway) | | Interventi di messa in sicurezza di pedoni e ciclisti in attuazione del PSSU (POP) |

| AMBITO DI INTERVENTO | INTERVENTI PROPOSTI DAL PUMS | OBIETTIVO GENERALE | OBIETTIVO SPECIFICO | SCENARIO DI MINIMA | SCENARIO DI MASSIMA | SCENARIO OLTRE | | | | | | |
|---------------------------|---|--------------------|--|--|--|----------------|--|--|--|---|--|--|
| Pavia Amica delle Zone 30 | Istituzione Zona 30 in prossimità di istituti scolastici | | Migliorare la sicurezza e la strada | Migliorare la sicurezza e la modalità di spostamento casa scuola (in particolare limitare il traffico intorno alle scuole e promuovere le zone 30 in prossimità delle stessee) | | | | | | | | |
| | | | | | | | Istituzione Zona 30 in prossimità del Policlinico San Matteo | | | Istituzione Zona 30 - via Tichello (ITS - via Verdi) ⁽¹¹¹⁾ | | |
| | | | | | | | | | | Istituzione Zona 30 - via Riviera (Scuola Canna - via Grifini) ⁽¹¹¹⁾ | | |
| | | | | | | | | | | Istituzione Zona 30 - via Maestri - via Acerbi (Scuola Ada Negri - via Acerbi) ⁽¹¹¹⁾ | | |
| | | | | | | | | | | Istituzione Zona 30 - viale Ludovico Il Moro (IPSIA - via Marconi, Scuola S. Boezio - via Boezio, Scuola Maria Ausiliatrice - viale Ludovico Il Moro, Scuola Pascoli - via Colesino) ⁽¹¹¹⁾ | | |
| | | | | | | | | | | Istituzione Zona 30 - via Porro (Scuola Cabral - via Porro) ⁽¹¹¹⁾ | | |
| | | | | | | | | | | Istituzione Zona 30 - via Angelini (Scuola C. Angelini) ⁽¹¹¹⁾ | | |
| | | | Istituzione Zona 30 in via Strada Campoggi ⁽¹¹²⁾ | | | | | | | | | |
| | | | Proposta alternative per il centro storico: istituire la zona 30 nel centro storico ⁽¹³¹⁾ | | | | | | | | | |
| | Istituzione Zona 30 per il completamento degli itinerari ciclabili del Bicipian | | | Proposta alternative per il centro storico: istituire la zona 30 nel Ring in alternativa al completamento del Ciclo Ring (completamento piste ciclabili itinerario 1 Città Storica) * ⁽¹¹¹⁾ | Estendere la zona 30 dal centro storico e/o dal Ring a tutto il continuo urbano racchiuso tra la ferrovia, il Naviglio Pavese e il Ticino ⁽¹⁴⁹⁾ | | | | | | | |

| AMBITO DI INTERVENTO | INTERVENTI PROPOSTI DAL PUMS | OBIETTIVO GENERALE | OBIETTIVO SPECIFICO | SCENARIO DI MINIMA | SCENARIO DI MASSIMA | SCENARIO OLTRE |
|-----------------------------|-----------------------------------|--|-----------------------------|---|---|--|
| Nuove politiche della sosta | Potenziamento parcheggi esistenti | Migliorare i collegamenti infrastrutturali | Migliorare le aree di sosta | Potenziamento Parcheggio Indipendenza | | |
| | | | | Potenziamento Parcheggio Polidivino S. Matteo | | |
| | | | | Potenziamento parcheggio area Cattaneo (15) | | |
| | | | | Potenziamento parcheggio Oberdan (45) | | |
| | | | | Potenziamento parcheggio e viabilità in Via Francana e Via Ramazzotti (POP) | | |
| | | | | Potenziamento parcheggio in Via Case Basse San Vitore (POP) | | |
| Nuove politiche della sosta | Nuovi parcheggi | Migliorare i collegamenti infrastrutturali | Migliorare le aree di sosta | Parcheggio di progetto Uscta Tangenziale | Est - viale Cremona | Parcheggio di progetto Racordo Tangenziale Ovest - via Moruzzi |
| | | | | Nuove aree a sosta regolamentata: Parcheggio di viale Indipendenza | Nuove aree a sosta regolamentata: Parcheggio di Porta Garibaldi | |
| | | | | Nuove aree a sosta regolamentata: area di via Cantieri Benassi | Nuove aree a sosta regolamentata: viale Ludovico il Moro | |
| | | | | Nuove aree a sosta regolamentata: viale Repubblica | Nuove aree a sosta regolamentata: viale Campari | |
| | | | | Nuove aree a sosta regolamentata: viale Repubblica | Nuove aree a sosta regolamentata: viale Campari | |
| | | | | Nuove aree a sosta regolamentata: viale Repubblica | Nuove aree a sosta regolamentata: viale Campari | |
| Nuove politiche della sosta | Regolamentazione della sosta | Migliorare i collegamenti infrastrutturali | Migliorare le aree di sosta | La sosta a servizio della Clinica Città di Pavia: regolamentare la sosta in questa area con una riserva di stalli per i residenti | Nuovi interventi di qualità urbana: la delocalizzazione della sosta dal Cortile Teresiano | |
| | | | | Interventi di delocalizzazione della sosta | | |

| AMBITO DI INTERVENTO | INTERVENTI PROPOSTI DAL PUMS | OBIETTIVO GENERALE | OBIETTIVO SPECIFICO | SCENARIO DI MINIMA | SCENARIO DI MASSIMA | SCENARIO OLTRE |
|--|---|--|--|--|---|----------------|
| Nuove Infrastrutturazioni e Interventi da ultimo miglio | Interventi su viabilità e intersezioni | Migliorare i collegamenti infrastrutturali | Migliorare i collegamenti viabilistici | Collegamento Tangenziale Ovest - Via Moruzzi (A) | | |
| | | | | Collegamento Via Moruzzi - Via Brichetti (S) | | |
| | | | | | Collegamento Via Riviera - Via Boschetti (B) | |
| | | | | | Nuova viabilità ex area Neca (Via Brichetti - Rotatoria Longobardi) (C) | |
| | | | | | Collegamento a Nord Viale Indipendenza - Viale Repubblica - Piazzale San Giuseppe (D) | |
| | | | | | Collegamento Via F. Rismondo - Via Olevano (Area Necchi) (E) | |
| | | | | | Collegamento Area Università - Viale Certosa S. P. 35 (F) | |
| | | | | | Collegamento a Nord Via Vigerina - Via G. Marchesi (G) | |
| | | | | | Prolungamento a Nord via Cassani (Carrefour) (H) | |
| | | | | | Collegamento Viale Montegrappa - Viale Cremona (bypass) (I) | |
| | | | | | Gronda Sud Via Amendola - Via San Giovanni Bosco (alternativa a Via Cremona)(L) | |
| | | | | | Rotatoria Via San Giovannino - Via Partigiani (T) | |
| | | | | | Rotatoria Str. Chiozzo - Via Mascherpa (U) | |
| | Il raddoppio della Tangenziale da Nord ad Est (M) | | | | | |
| | Rotatoria via Vigerina - via Montemano (P) (POP) | | | | | |
| | Modifica del raccordo di collegamento della Tangenziale Nord con quella Ovest | | | | | |
| | Rotatoria Strada Paioia - via Don Giocchi (Q) (POP) | | | | | |
| | Collegamento Str. Paioia - Viale Lodi - Via Pavla (N) | | | | | |
| | Nuova viabilità di accesso ai Policlinico (V) | | | | | |
| | Viabilità riservata mezzi di soccorso e T.P.L. (Z) - Zona 30 | | | | | |

| AMBITO DI INTERVENTO | INTERVENTI PROPOSTI DAL PUMS | OBIETTIVO GENERALE | OBIETTIVO SPECIFICO | SCENARIO DI MINIMA | SCENARIO DI MASSIMA | SCENARIO OLTRE |
|---|--|--|---|---|--|----------------------------------|
| Auto elettriche | Implementazione dell'attuale servizio di car sharing elettrico | Incentivare la mobilità alternativa al mezzo privato | Incrementare l'utilizzo della mobilità alternativa all'utilizzo del mezzo privato (incrementare l'utilizzo del car sharing) | Implementazione dell'attuale servizio di car sharing elettrico (1 colonnina) | | |
| | Posa di colonnine di ricarica elettrica | | | Posa di colonnine di ricarica elettrica (3 colonnine) | | |
| | Terminal bus e sosta lunga dei mezzi | | | Aumentare la dotazione di stalli per la sosta lunga degli autobus nel parcheggio di viale Indipendenza | | |
| Il trasporto pubblico e il piano della mobilità sostenibile | I nodi di interscambio gomma-gomma e gomma-ferro | Migliorare l'accessibilità all'area di Savia | Incentivare la collocazione dei nodi di scambio in quadranti strategici | Parcheggio Policlinico S. Matteo (esistente, da potenziare) per lo scambio gomma-ferro, una volta che sarà realizzata la nuova fermata ferroviaria in viale Brambilla e la passerella pedonale di collegamento al Policlinico | Parcheggio all'uscita Tangenziale EST (di progetto) in viale Certosa - via G. Ameroldo per lo scambio gomma-gomma, gomma-ferro | |
| | | | | Qualità ambientale | Combinazione degli interventi proposti dal PUMS | Miglioramento qualità ambientale |

| AMBITO DI INTERVENTO | INTERVENTI PROPOSTI DAL PUMS | OBIETTIVO GENERALE | OBIETTIVO SPECIFICO | SCENARIO DI MINIMA | SCENARIO DI MASSIMA | SCENARIO OLTRE |
|------------------------|--|--|--------------------------------------|--|---|----------------|
| Intervento di progetto | Intervento di progetto | | | <p>Intervento di progetto</p> <p>Servizio ferroviario attuale</p> <p>Nuova fermata al Castello Visconteo e percorso pedonale</p> <p>Nuova fermata al Cimitero Monumentale</p> <p>Percorso pedonale (eventualmente meccanizzato) tra il parcheggio e la fermata di Porta Garibaldi</p> <p>Percorso pedonale tra la fermata Cimitero Monumentale e il parcheggio esistente</p> | <p>Intervento di progetto</p> <p>Servizio ferroviario attuale</p> <p>Sei nuove fermate (Borgo Calvenzano, Fontana E. Filiberto, Cimitero M.le, Via Molino Tre Mole, Via Madonna, Via Amati - Bellingera)</p> <p>Nuovo parcheggio di scambio su via Amati - Bellingera (300 posti- auto)</p> <p>2 sistemi Etronnerici di risalita (fermata Borgo Calvenzano e fermata Fontana E. Filiberto)</p> <p>Percorso pedonale (eventualmente meccanizzato) tra il parcheggio e la fermata di Porta Garibaldi</p> <p>Percorso pedonale tra la fermata Cimitero Monumentale e il parcheggio esistente</p> | |
| | Scenario di minima: attuale servizio ferroviario con aggiunta di nuove fermate al Castello Visconteo e al Cimitero Monumentale | Migliorare i collegamenti infrastrutturali | Migliorare i collegamenti ferroviari | | | |
| | Scenario base: attuale servizio ferroviario con aggiunta di nuove fermate | Migliorare i collegamenti infrastrutturali | Migliorare i collegamenti ferroviari | | | |

| AMBITO DI INTERVENTO | INTERVENTI PROPOSTI DAL PUMS | OBIETTIVO GENERALE | OBIETTIVO SPECIFICO | SCENARIO DI MINIMA | SCENARIO DI MASSIMA | SCENARIO OLTRE |
|----------------------|--|---|---|--------------------|---------------------|---|
| | <p>Scenario 1⁽¹⁾: servizio tramviario Stazione - via Amati-Bellingerà</p> | <p>Migliorare i collegamenti infrastrutturali</p> | <p>Migliorare i collegamenti ferroviari</p> | | | <p>Servizio tramviario Stazione - via Amati-Bellingerà</p> <p>Sette fermate di progetto (Pavia Stazione, Borgo Calvenzano, Fontana E. Filiberto, Cimliero M.le, Via Molino Tre Mole, Via Madonna, Via Amati - Bellingerà)</p> <p>Nuovo parcheggio di scambio su via Amati-Bellingerà</p> <p>2 Sistemi Elettromeccanici di risalita (fermata Borgo Calvenzano e fermata Fontana E. Filiberto)</p> <p>Percorso pedonale (eventualmente meccanizzato) tra il parcheggio e la fermata di Porta Garibaldi</p> <p>Percorso pedonale tra la fermata Cimitero Monumentale e il parcheggio esistente</p> <p>Percorso pedonale tra la fermata Cimitero Monumentale e il parcheggio esistente</p> <p>Elettificazione e segnalamento della linea</p> <p>Nuovo punto di incrocio al Cimitero Monumentale</p> <p>Nuovo atterramento: scambio tram e treno in corrispondenza Fermata Amati-Bellingerà</p> <p>Nuovo materiale rotabile (2 composizioni per un cadenzamento a 15 minuti)</p> |

| AMBITO DI INTERVENTO | INTERVENTI PROPOSTI DAL PUMS | OBIETTIVO GENERALE | OBIETTIVO SPECIFICO | SCENARIO DI MINIMA | SCENARIO DI MASSIMA | SCENARIO OLTRE |
|----------------------|--|--|--------------------------------------|--------------------|---------------------|--|
| | Scenario 2 (I): servizio tramviario Stazione - Cimitero Monumentale | Migliorare i collegamenti infrastrutturali | Migliorare i collegamenti ferroviari | | | <p>Servizio tramviario Stazione - Cimitero Monumentale</p> <p>Quattro fermate di progetto (Pava Stazione, Borgo Calvenzano, Fontana E. Filiberto, Cimitero Mtd)</p> <p>2 Sistemi Elettromeccanici di risalita (fermata Borgo Calvenzano e fermata Fontana Filiberto)</p> <p>Percorso pedonale (eventualmente meccanizzato) tra il parcheggio e la fermata di Porta Garibaldi</p> <p>Percorso pedonale tra la fermata Cimitero Monumentale e il parcheggio esistente</p> <p>Elettrificazione e segnalamento della linea</p> <p>Nuovo attestamento: scambio tram e treno in corrispondenza Cimitero Monumentale</p> <p>Nuovo materiale rotabile (1 composizione per un cadenzamento a 15 minuti con esercizio a pendolo)</p> |
| | Scenario 3 (II): servizio tramviario Stazione - via Amati-Bellingeri e antenne di penetrazione | Migliorare i collegamenti infrastrutturali | Migliorare i collegamenti ferroviari | | | <p>Servizio tramviario Stazione - via Amati-Bellingeri</p> <p>Sette fermate di progetto (Pava Stazione, Borgo Calvenzano, Fontana E. Filiberto, Cimitero Mtd, Via Molino Tre Mole, Via Madonna, Via Amati - Bellingeri)</p> <p>Nuovo parcheggio di scambio su via Amati-Bellingeri (300 posti auto)</p> <p>2 Sistemi Elettromeccanici di risalita (fermata Borgo Calvenzano e fermata Fontana E. Filiberto)</p> <p>Percorso pedonale tra la fermata Cimitero Monumentale e il parcheggio esistente</p> <p>Percorso pedonale tra la fermata Cimitero Monumentale e il parcheggio esistente</p> <p>Nuovo punto di incrocio al Cimitero</p> <p>Elettrificazione e segnalamento della linea</p> <p>Nuovo attestamento: scambio tram e treno in corrispondenza Fermata Amati-Bellingeri</p> <p>Nuovo materiale rotabile (2 composizioni per un cadenzamento a 15 minuti)</p> <p>Antenna verso piazza Petrarca</p> <p>Antenna verso piazza del Tribunale</p> |

Non solo un sogno: il ritorno del tram a Pava

| AMBITO DI INTERVENTO | INTERVENTI PROPOSTI DAL PUMS | OBIETTIVO GENERALE | OBIETTIVO SPECIFICO | SCENARIO DI MINIMA | SCENARIO DI MASSIMA | SCENARIO OLTRE |
|----------------------|--|---|---|--------------------|---------------------|---|
| | <p>Scenario 4th SOFT : servizio tranviario Stazione - via Amati-Bellingerà con possibile prolungamento per la Città dei Servizi utilizzando i binari esistenti tra la Stazione di Pavia e la nuova fermata Policlinico San Matteo</p> | <p>Migliorare i collegamenti infrastrutturali</p> | <p>Migliorare i collegamenti ferroviari</p> | | | <p>Servizio tranviario Stazione - via Amati-Bellingerà</p> <p>Sette fermate di progetto (Pavia Stazione, Borgo Calvenzano, Fontana E. Filiberto, Cimiero M.le, Via Molino Tre Mole, Via Madonna, Via Amati - Bellingerà)</p> <p>Nuovo parcheggio di scambio su via Amati-Bellingerà (300 posti-auto)</p> <p>2 sistemi Elettromeccanici di risalita (fermata Borgo Calvenzano e fermata Fontana E. Filiberto)</p> <p>Percorso pedonale (eventualmente meccanizzato) tra il parcheggio e la fermata di Porta Garibaldi</p> <p>Percorso pedonale tra la fermata Cimitero Monumentale e il parcheggio esistente</p> <p>Nuovo punto di incrocio al Cimitero Monumentale</p> <p>Elettificazione e segnalamento della linea</p> <p>Nuovo attestamento: scambio tram e treno in corrispondenza Fermata Amati-Bellingerà</p> <p>Nuovo materiale rotabile (2 composizioni per un cadenzamento a 15 minuti)</p> <p>Antenna verso piazza Petrarca</p> <p>Antenna verso piazza del Tribunale</p> <p>Fermata Policlinico San Matteo</p> |

| AMBITO DI INTERVENTO | INTERVENTI PROPOSTI DAL PUMS | OGGETTIVO GENERALE | OGGETTIVO SPECIFICO | SCENARIO DI MINIMA | SCENARIO DI MASSIMA | SCENARIO OLTRE |
|----------------------|---|---|---|--------------------|---------------------|--|
| | <p>Scenario 4 (1) HARD: servizio tranviario Stazione - via Amati-Bellinvera con possibile prolungamento per la Città dei Servizi su un nuovo tratto di linea tranviaria che si stacca dalla linea Pavia - Codogno - Cremona in prossimità del Castello Visconteo fino a riconnettersi ai binari dello scalo FS in dismissione</p> | <p>Migliorare i collegamenti infrastrutturali</p> | <p>Migliorare i collegamenti ferroviari</p> | | | <p>Servizio tramviario Stazione - via Amati-Bellinvera</p> <p>Sette fermate di progetto (Pavia Stazione, Borgo Calvenzano, Fontana E. Filiberto, Cimitero M.le, Via Molino Tre Mole, Via Madonna, Via Amati - Bellinvera)</p> <p>Nuovo parcheggio di scambio su via Amati-Bellinvera (300 posti-auto)</p> <p>2 Sistemi Etronerici di risalita (fermata Borgo Calvenzano e fermata Fontana E. Filiberto)</p> <p>Percorso pedonale (eventualmente meccanizzato) tra il parcheggio e la fermata di Porta Garibaldi</p> <p>Percorso pedonale tra la fermata Cimitero Monumentale e il parcheggio esistente</p> <p>Nuovo punto di incrocio al Cimitero Monumentale</p> <p>Elettrificazione e segnalamento della linea</p> <p>Nuovo atterramento: scambio trami e treno in corrispondenza Fermata Amati-Bellinvera</p> <p>Nuovo materiale rotabile (2 composizioni per un cadenzamento a 15 minuti)</p> <p>Antenna verso piazza Petrarca</p> <p>Antenna verso piazza del Tribunale</p> <p>Fermata Policlinico San Matteo</p> <p>Nuovo tratto ferroviario alt. 1</p> <p>Nuovo tratto ferroviario alt. 2</p> |

| AMBITO DI INTERVENTO | INTERVENTI PROPOSTI DAL PUMS | OBIETTIVO GENERALE | OBIETTIVO SPECIFICO | SCENARIO DI MINIMA | SCENARIO DI MASSIMA | SCENARIO OLTRE |
|----------------------|------------------------------|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------|----------------|
|----------------------|------------------------------|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------|----------------|

⁽¹⁾ Scenario di progetto del servizio tranviario alternativo tra gli scenari 1, 2, 3 e 4 (soft, hard)