

PORDENONE

PIANO DI DETTAGLIO DEL TRAFFICO DEL CENTRO STORICO IN CONSIDERAZIONE DEL PUMS



10 ottobre 2018

OBIETTIVI

- Incrementare la **qualità urbana**
- Incrementare le **opportunità e l'accessibilità alle aree centrali** diversificando per categorie veicolari
- Incrementare la **sicurezza**

QUESTI OBIETTIVI SI
POSSONO PERSEGUIRE
ATTRAVERSO LA *GESTIONE*
DELLA MOBILITA'

GESTIRE significa:

- 1. **comprendere** la situazione esistente
- 2. individuare ciò che si vorrebbe diverso
- 3. individuare dei **provvedimenti** che inducono i cambiamenti voluti (**STRATEGIA**)
- 4. individuare le **regole** da applicare per indurre i cambiamenti
- 5. rendere queste regole **chiare a tutti**

STRATEGIA GENERALE DEL PIANO

1. definire e rendere leggibile la gerarchia della viabilità
2. eliminare le pericolosità oggettive
3. rafforzare la politica della sosta
4. ampliare gli spazi urbani per la vita di relazione
5. rendere la mobilità meno inquinante

“gerarchia viaria” significa che

non tutte le strade hanno la stessa funzione:

- strade per spostamenti e connessioni (dove circola anche il trasporto pubblico)
- strade locali residenziali (con sosta)
- strade locali di grande valenza collettiva prevalentemente pedonali

Rendere le strade urbane più sicure

- **Eliminare le situazioni di rischio** (scarsa visibilità, incroci attraversati a velocità eccessiva, zone ad elevato conflitto tra pedoni e mezzi motorizzati)
- **Definire gli spazi realmente idonei alle “utenze deboli”** (eliminare discontinuità e incongruenze dei percorsi, revisionare gli attraversamenti, dimensionare correttamente gli spazi dedicati)
- Agire sulle **modalità di percorrenza del “ring”** e sui **“percorsi di ritorno”** incongrui

Aumentare l'accessibilità

- “**Arrivare**” significa giungere con facilità in un posto e con il mezzo prescelto
- Per le **auto**: percorsi più brevi ai/dai parcheggi del centro e più offerta ad elevata rotazione
- Per il **trasporto pubblico**: fermate più “strategiche”, percorsi razionali, tempi certi
- Per **pedoni e biciclette**: chiarezza e continuità sui percorsi dedicati e sulle regole, libertà in centro

Aumentare la fruibilità degli spazi urbani

- Aumentare le zone entro le quali i **pedoni** si muovono in sicurezza
- Definire le **regole della mobilità ciclistica** alla luce delle reali condizioni della rete
- Migliorare i **percorsi da/per gli impianti di sosta** (+ intermodalità auto/bici/piedi)
- **Recuperare spazi degradati**

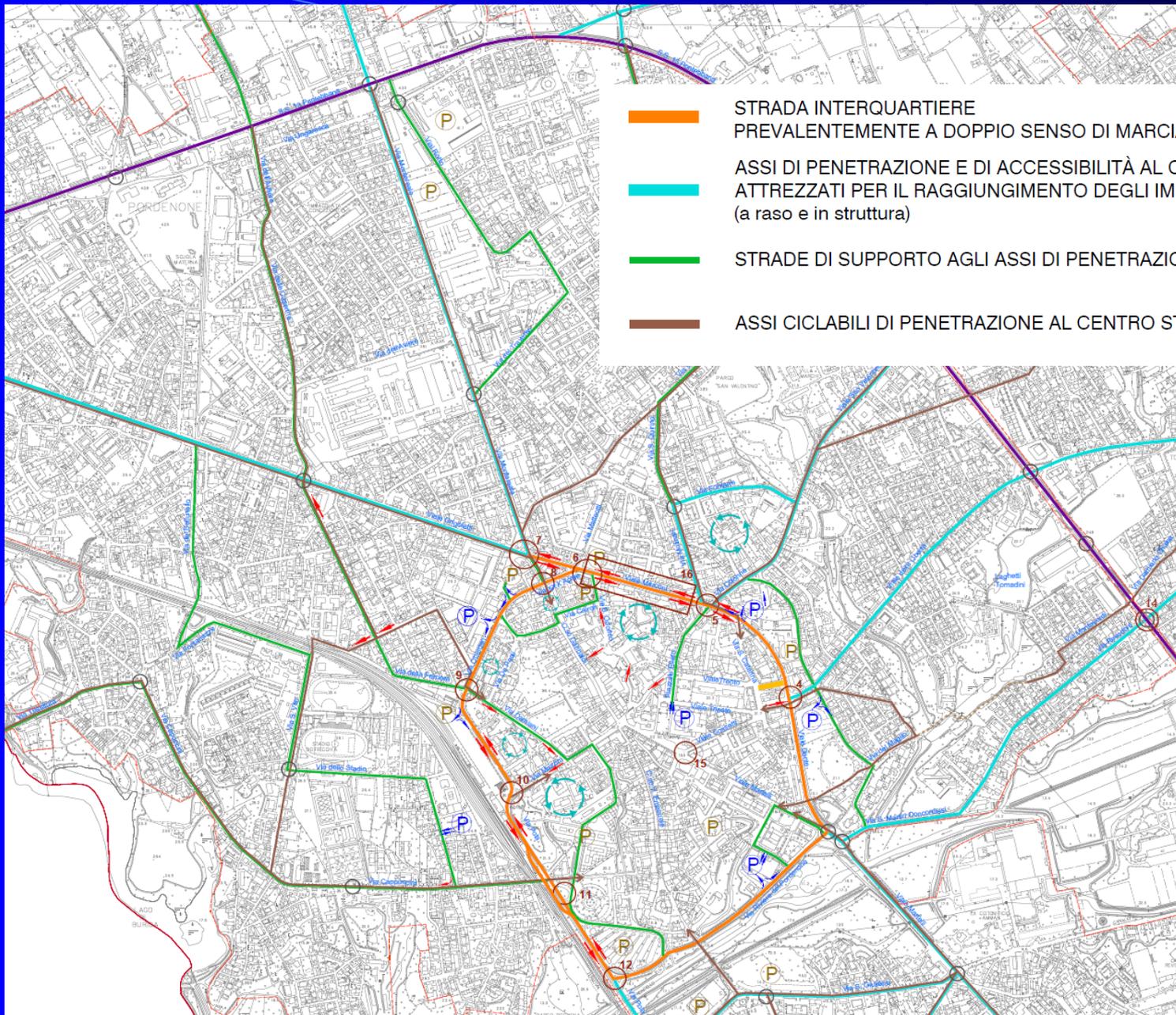
Aumentare la qualità dell'ambiente riducendo l'inquinamento

- Rendere fluida la circolazione eliminando “stop-and-go”
- Ridurre il “traffico parassita” alla ricerca di parcheggio
- Scoraggiare il traffico “di attraversamento puro”
- Favorire la mobilità a basso/nullo impatto

Punti chiave delle strategie del Piano

VIABILITA' PRINCIPALE

- individuazione degli assi di “accesso” e di “supporto all’accesso”
- revisione del “ring” ribaltando l’assetto di anello a senso unico ad alto scorrimento e trasformandolo in una strada principale di distribuzione urbana



-  STRADA INTERQUARTIERE
PREVALENTEMENTE A DOPPIO SENSO DI MARCIA
-  ASSI DI PENETRAZIONE E DI ACCESSIBILITÀ AL CENTRO STORICO
ATTREZZATI PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI IMPIANTI DI PARCHEGGIO
(a raso e in struttura)
-  STRADE DI SUPPORTO AGLI ASSI DI PENETRAZIONE
-  ASSI CICLABILI DI PENETRAZIONE AL CENTRO STORICO

- **ristrutturazione dei nodi**, per ottenere una circolazione più fluida, a velocità costante, senza accelerate, che producono insicurezza e inquinamento
- **revisione degli spazi di parcheggio** per aumentarne la comodità d'uso e favorire le soste brevi
- **revisione degli attraversamenti pedonali**

- È importante che la **viabilità principale** sia **“letta”** e ciò si realizza mediante un appropriato **“arredo funzionale”**:
- Le corsie di marcia hanno larghezze almeno di 3.00 m, 3.50 m se per TPL
- I pedoni si muovono su marciapiedi e attraversano su zebraie
- La sosta avviene all'interno di spazi predisposti

- Per i ciclisti possono essere create piste in sede propria ma, se le dimensioni non lo consentono, è meglio che essi scelgano percorsi alternativi protetti e, se si muovono con il traffico motorizzato, devono farlo con cautela
- Non esistono attraversamenti ciclabili a precedenza sui veicoli

Il ciclista diventa infatti vulnerabile quando ?

- Quando “crede” di essere sicuro, ma non lo è
- Quando si comporta in modo indisciplinato e disattento
- Quando impegna strade poco adatte alle sue caratteristiche

le esigenze della mobilità ciclabile non trovano risposta solo in generiche, spesso inadeguate, “piste ciclabili” ma in:

1. **percorsi adeguati** per i collegamenti tra quartieri e centro storico
2. una **“diffusa sicurezza”** sulle **strade centrali** e sulle **strade locali residenziali**
3. **eliminazione delle “false sicurezze”** sugli **attraversamenti della viabilità principale**

Il pedone è comunque l'utente più vulnerabile

È anche quello meno consapevole dei rischi: sugli attraversamenti zebra si registra oltre il 25% di tutti gli investimenti mortali

Le motivazioni:

- scarsa visibilità (sia diurna, che notturna)
- diffusa presenza di veicoli parcheggiati
- possibilità di tenere velocità troppo elevate anche sulle strade locali

Quindi

attraversamenti pedonali posizionati in modo “teorico” non risolvono le pericolosità della strada e non danno adeguate risposte alle esigenze di mobilità delle persone **IN AMBITO URBANO** (tra cui quelle particolarmente vulnerabili, come bambini e anziani)

la **progettazione degli attraversamenti** pedonali è molto delicata e parte molto importante degli interventi

Per la VIABILITA' DELLE AREE DELL'IPERCENTRO il Piano prevede:

1. adozione di un diffuso **sistema di circolazione a 20 – 30 km/h** ottenuto con i sistemi della moderazione del traffico e l'arredo urbano

Nelle ZONE 20 - 30 con provvedimenti di moderazione del traffico **si muovono tutti**, anche i veicoli, ma con modalità compatibili con gli spostamenti a piedi

Si **riducono** in modo drastico **gli incidenti stradali** (di 15 volte!)

Si **riducono** dal 10% al 50% i **gas di scarico** e del 10% **il consumo di carburante**

Il rumore si abbatte di 3 – 4 dB(A)

La circolazione diventa **“lenta”**, ma **“fluida”**

cosa significa “lenta”?

la riduzione della velocità **su piccole distanze**
genera “perditempi” assolutamente trascurabili
(su 200 metri, il passaggio da 60 a 30 km/h
comporta una perdita di tempo di 12 secondi!)

Alle **basse velocità** i veicoli richiedono **meno spazio** quindi è come se aumentasse la capacità delle strade.

I marciapiedi perdono la loro necessità, perché deve essere garantito un **movimento promiscuo tra componenti e non ci sono barriere architettoniche**.

Lo spazio “recuperato” può essere assegnato ad altre funzioni, come quelle della vita di relazione e delle attività del tempo libero.

Alle **basse velocità** aumenta la “**qualità**” dello spazio pubblico

Principali tipi di provvedimenti di mitigazione:

segnalazione dell'**ingresso** alle zone 20-30 con “porte”,
evidenza degli **incroci “difficili”** (con scarsa visibilità,
problemi geometrici) e dei **tratti stradali delicati** (davanti
alle scuole, edifici pubblici, ecc.) con piattaforme
rialzate, pavimentazioni colorate,
riassetto delle carreggiate con restringimenti di corsia,
arredi, parcheggi che inducono chicanes, ecc.
introduzione di “**zone di ritrovo**” per le persone,

Inoltre, per l'AREA IPERCENTRO il Piano prevede:

2. risoluzione delle discontinuità nei percorsi ciclabili di collegamento tra centro e periferie **al bordo dell'ipercentro**
3. sosta ad elevata rotazione su alcuni archi
4. riduzione dei “percorsi di ritorno” interni al “ring” (inquinanti e poco convenienti)

5. creazione di nuove “**celle di circolazione**” che consentono di giungere al centro e ritornare rapidamente all’anello
6. introduzione del sistema di **mobilità ciclabile “diffusa”** in promiscuo con il traffico lento

PROVVEDIMENTI CHE IL PIANO RENDE POSSIBILI IN PROSPETTIVA

- più **aree pedonali** (anche solo in determinate fasce temporali, utilizzando la segnaletica variabile)
- istituzione di un **nuovo collegamento terminal extraurbano – urbano** per mezzi pubblici non inquinanti

- applicazione di un regime di **regole** (orari) per l'**approvvigionamento merci** e lo svolgimento dei servizi
- ristrutturazione di **spazi urbani** chiarendo funzioni e modalità di utilizzo
- introduzione di sistemi “premianti” nella realizzazione di **progetti di arredo urbano condivisi pubblico-privato**

Fase di analisi del Piano

- Sui flussi di traffico presenti
- Sulle modalità di sosta e occupazione
- Sulle strutture per le biciclette e per i pedoni
- Sui percorsi dei mezzi pubblici
- Sulla conformazione della rete

Fase di progetto del Piano

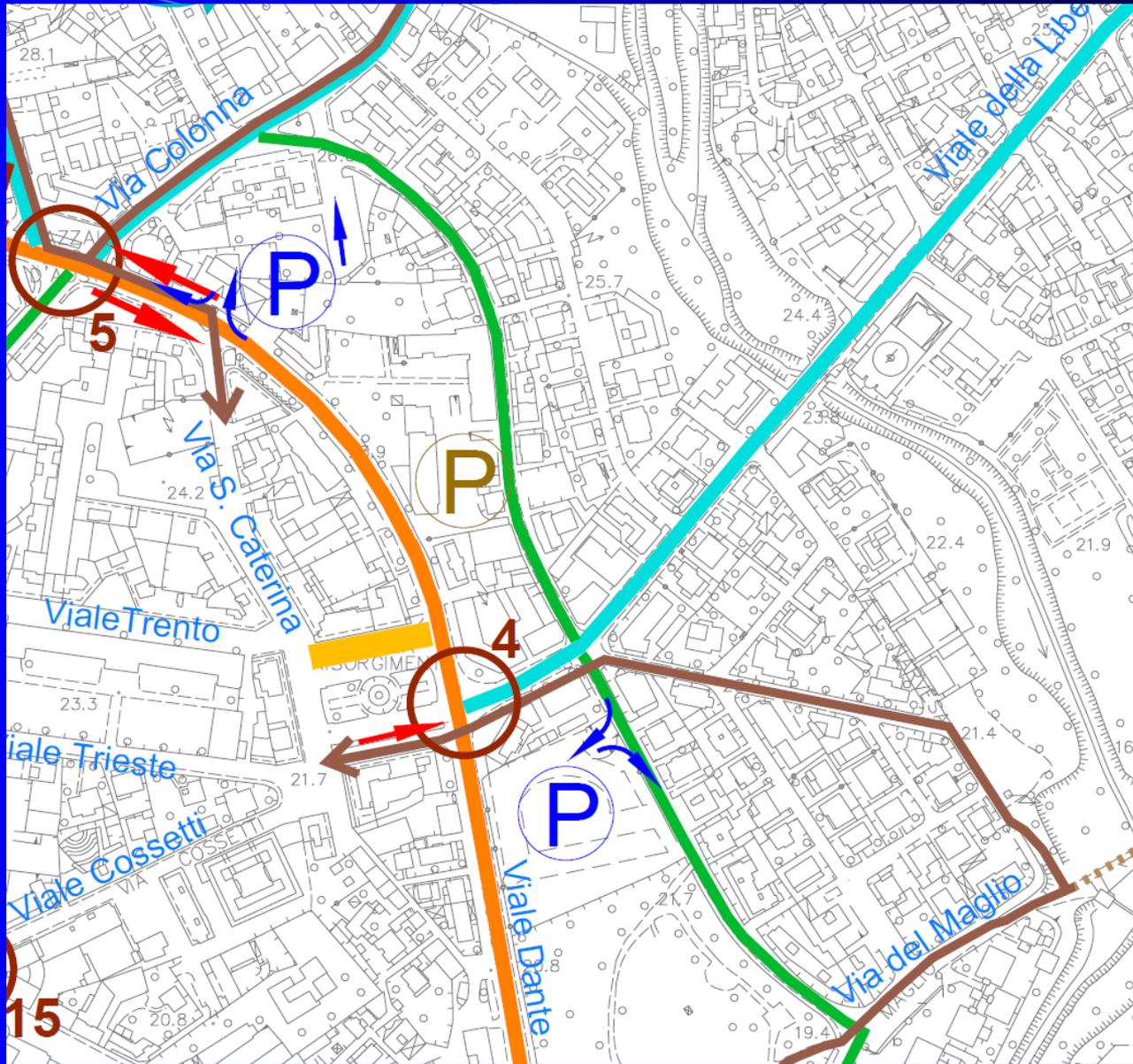
Verifiche di coerenza e completezza della rete viaria principale

Verifiche funzionali della rete mediante il modello di simulazione (per fasi di attuazione)

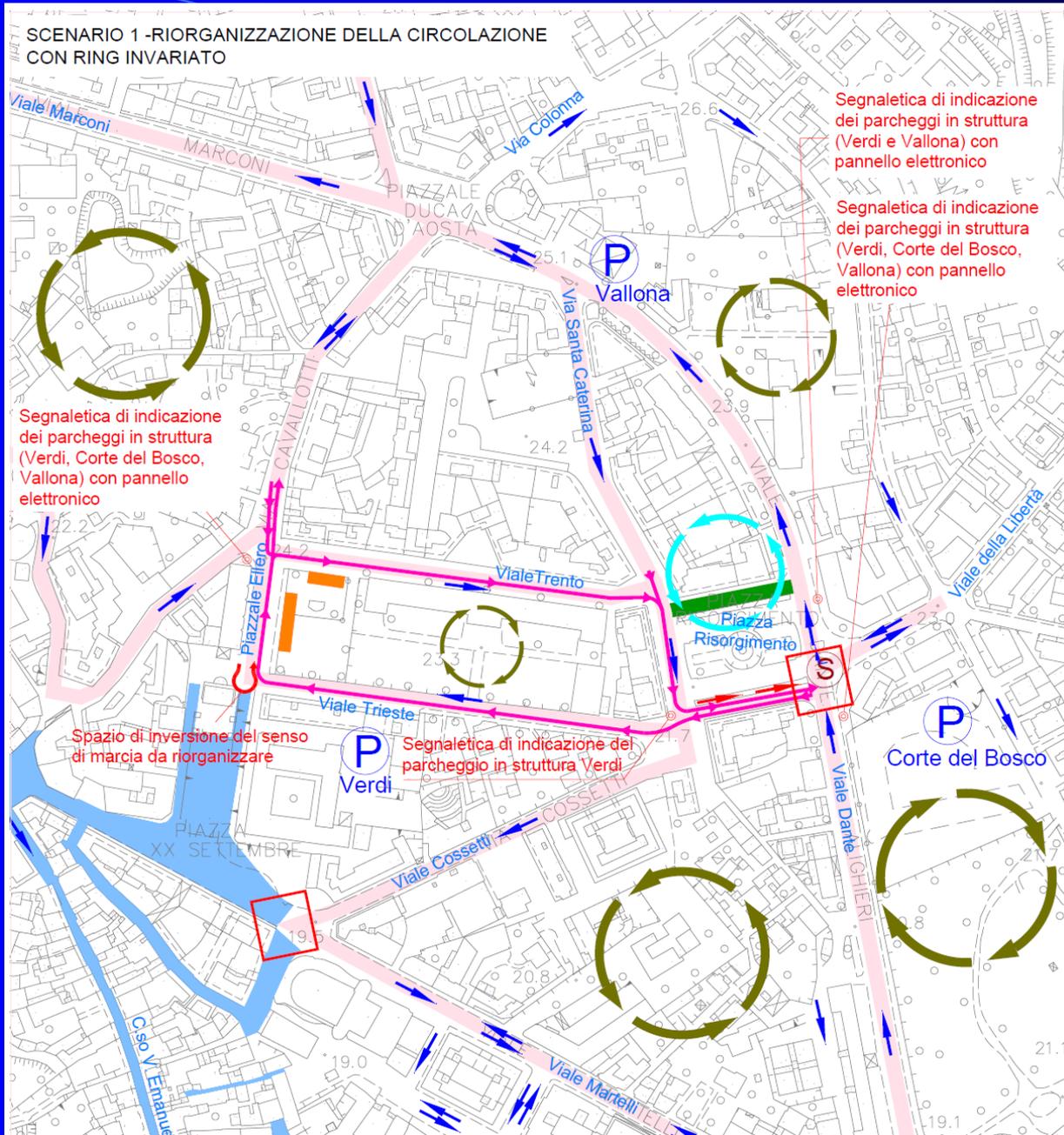
Elaborazione degli schemi progettuali di dettaglio dei nodi

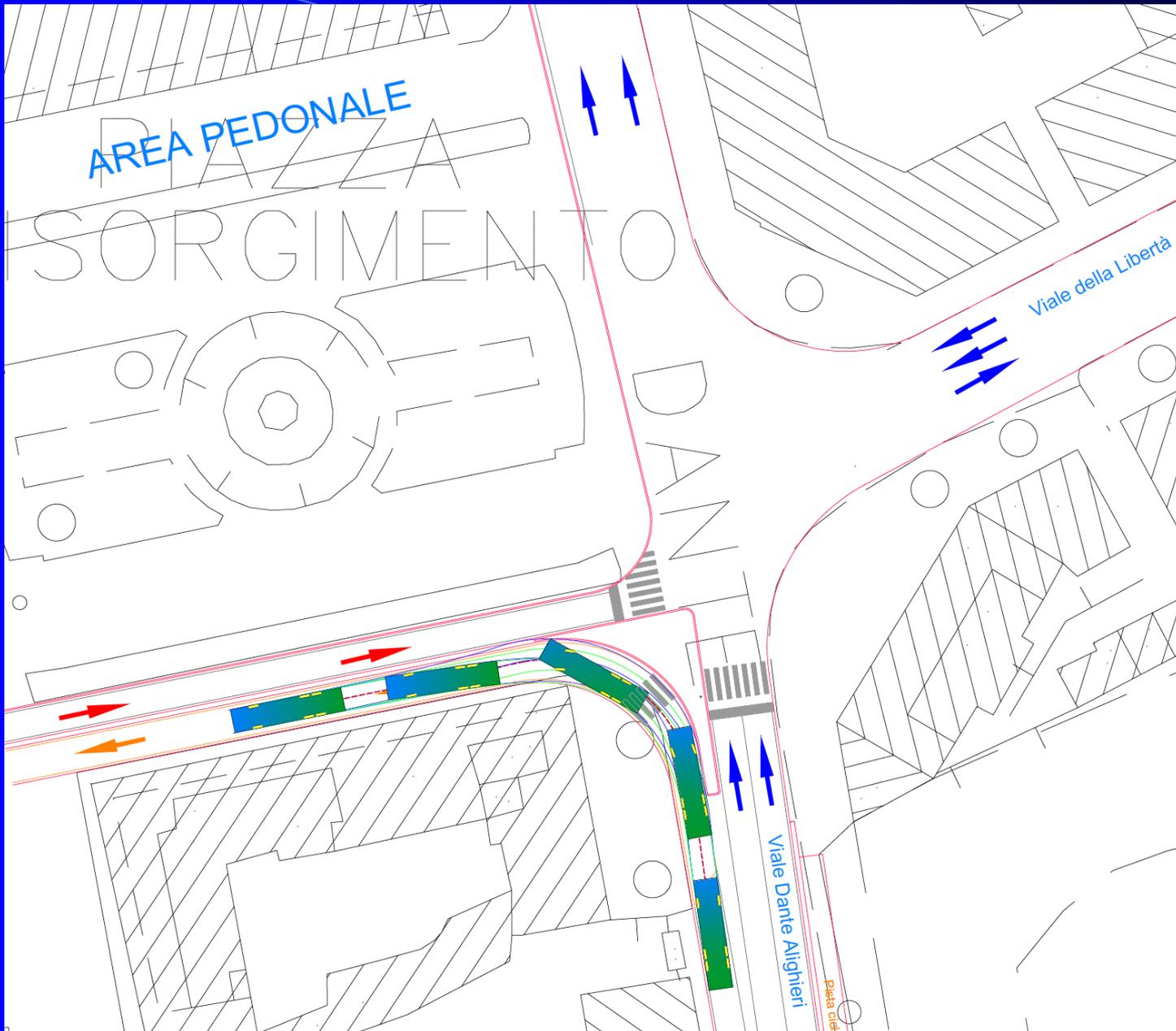
I PROVVEDIMENTI DEL PIANO

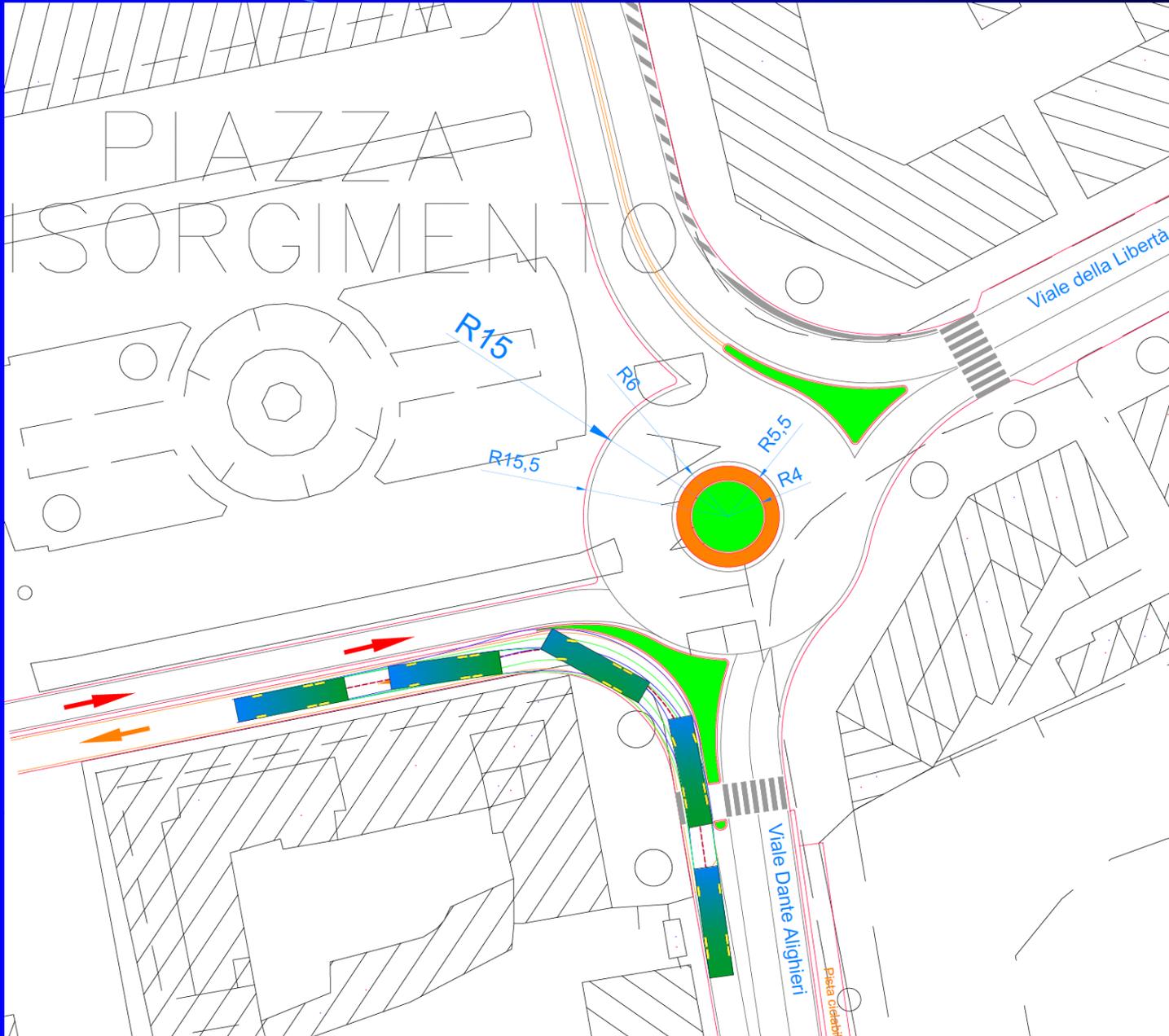
1. saranno **attuati per fasi**
2. saranno accuratamente **monitorati** per valutare gli effetti delle singole fasi
3. potranno subire **aggiustamenti e modifiche progettuali**



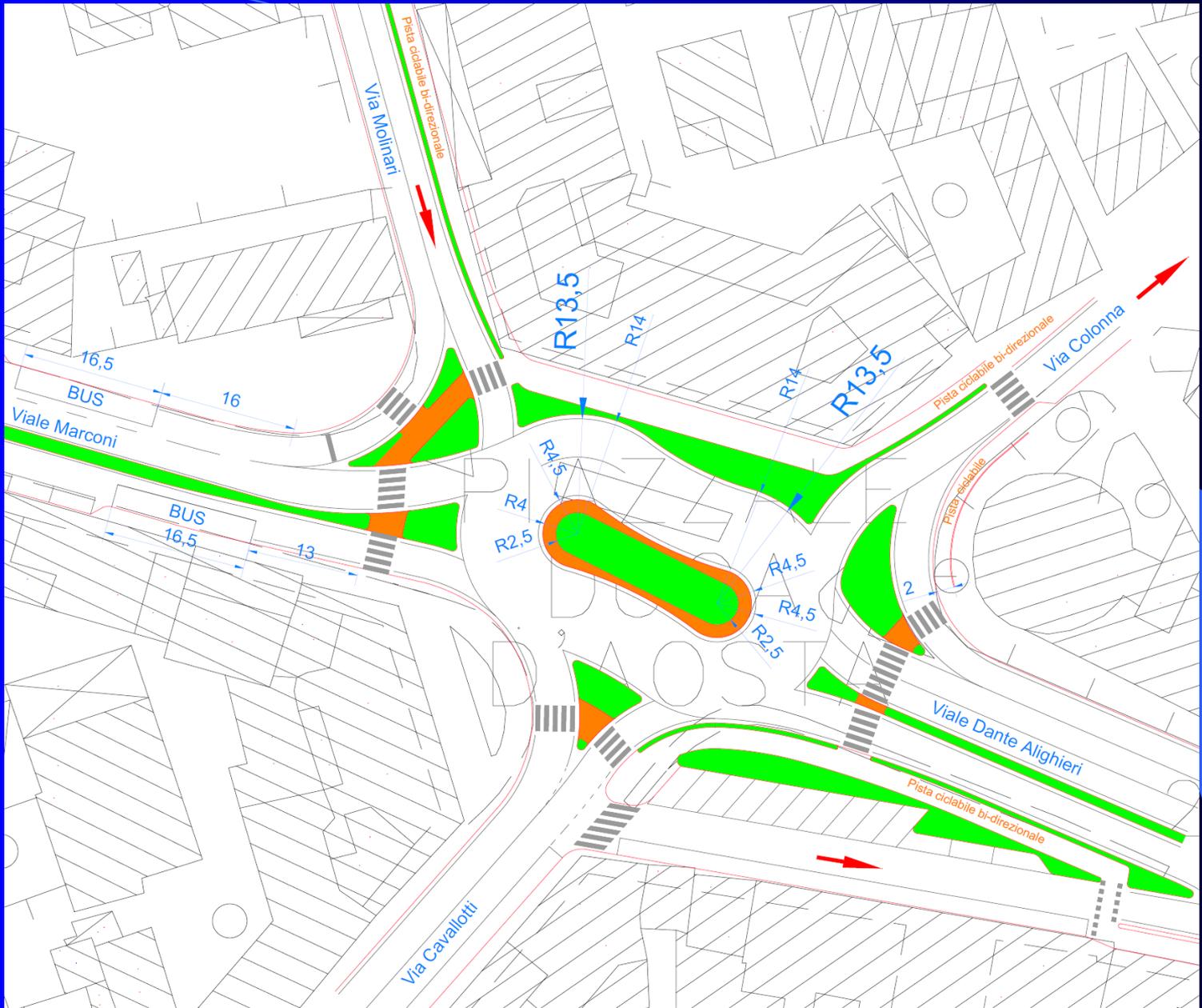
SCENARIO 1 - RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE
CON RING INVARIATO

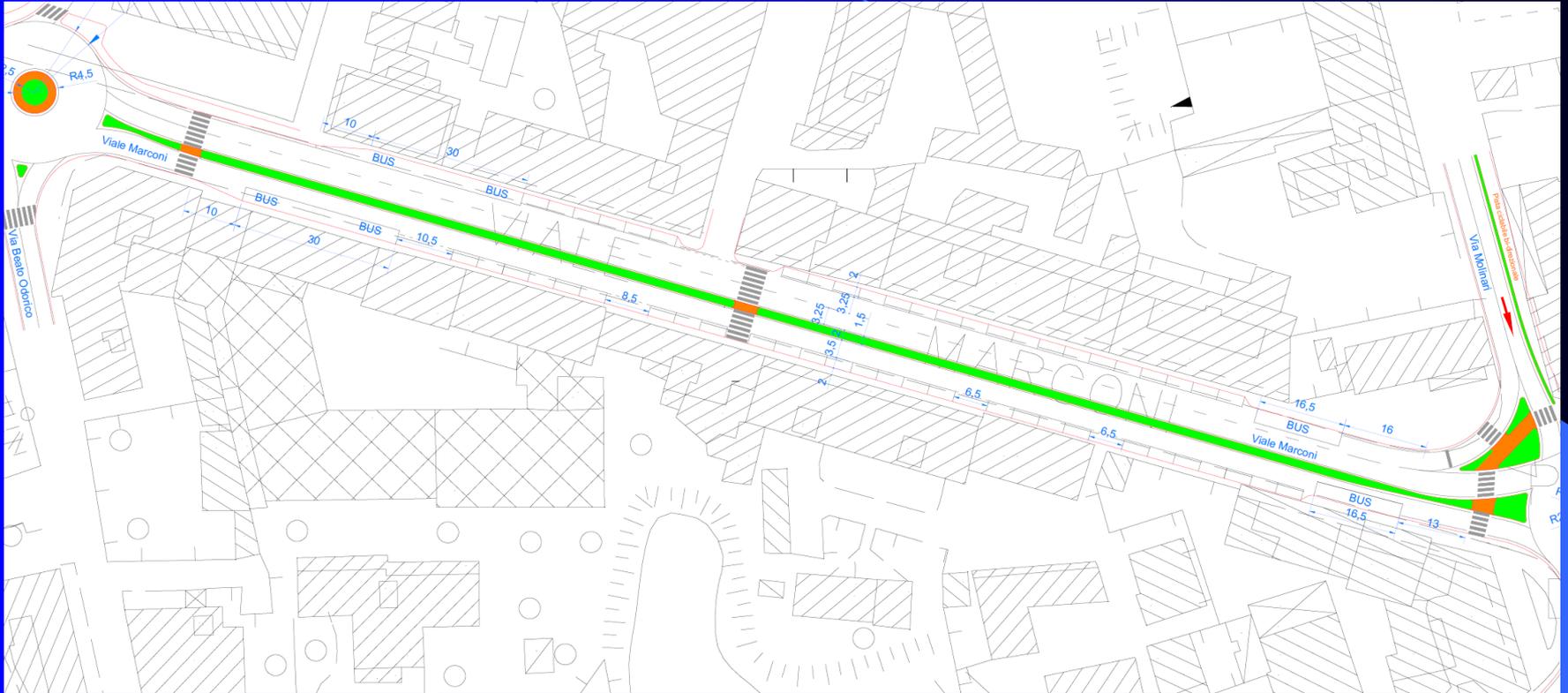


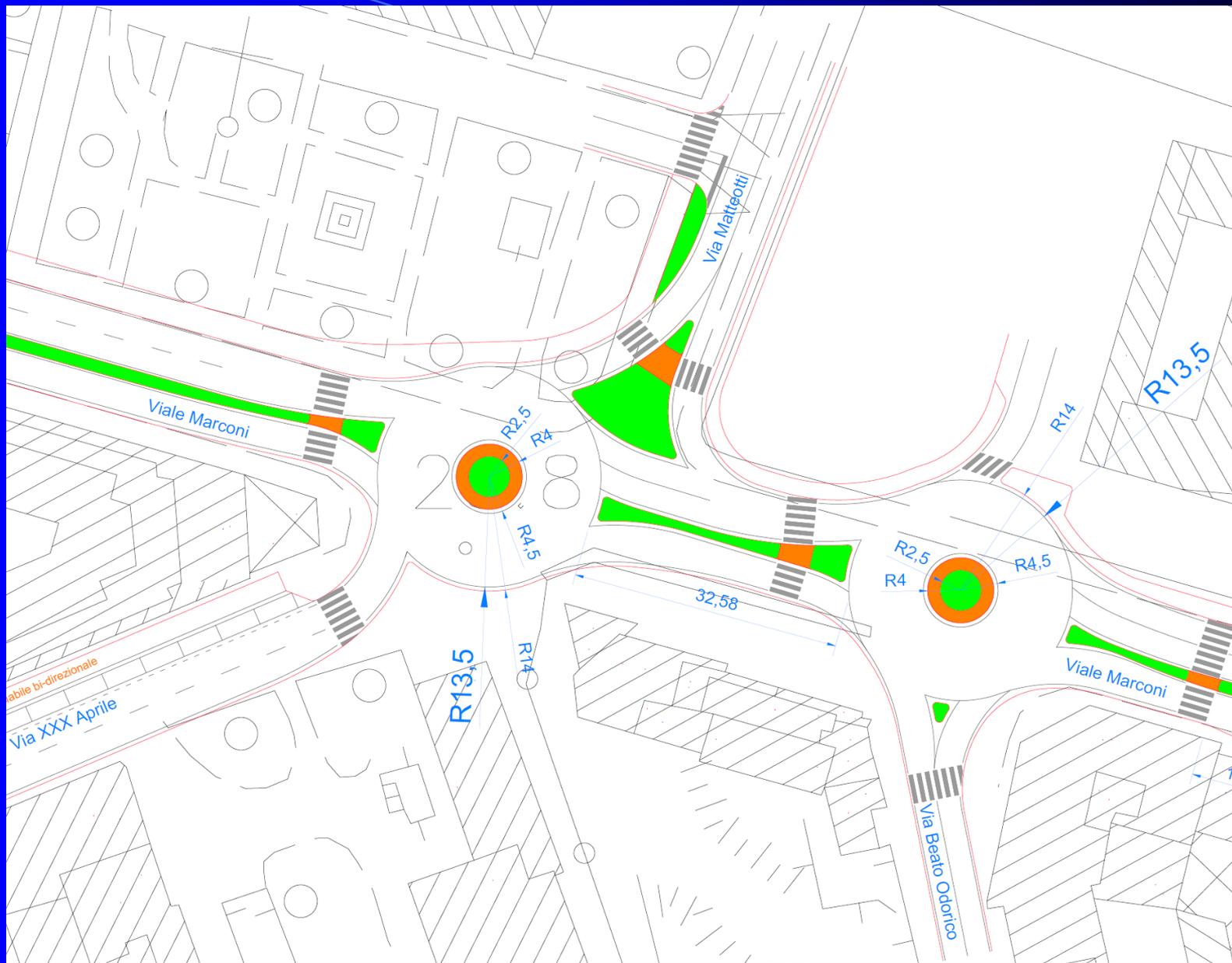


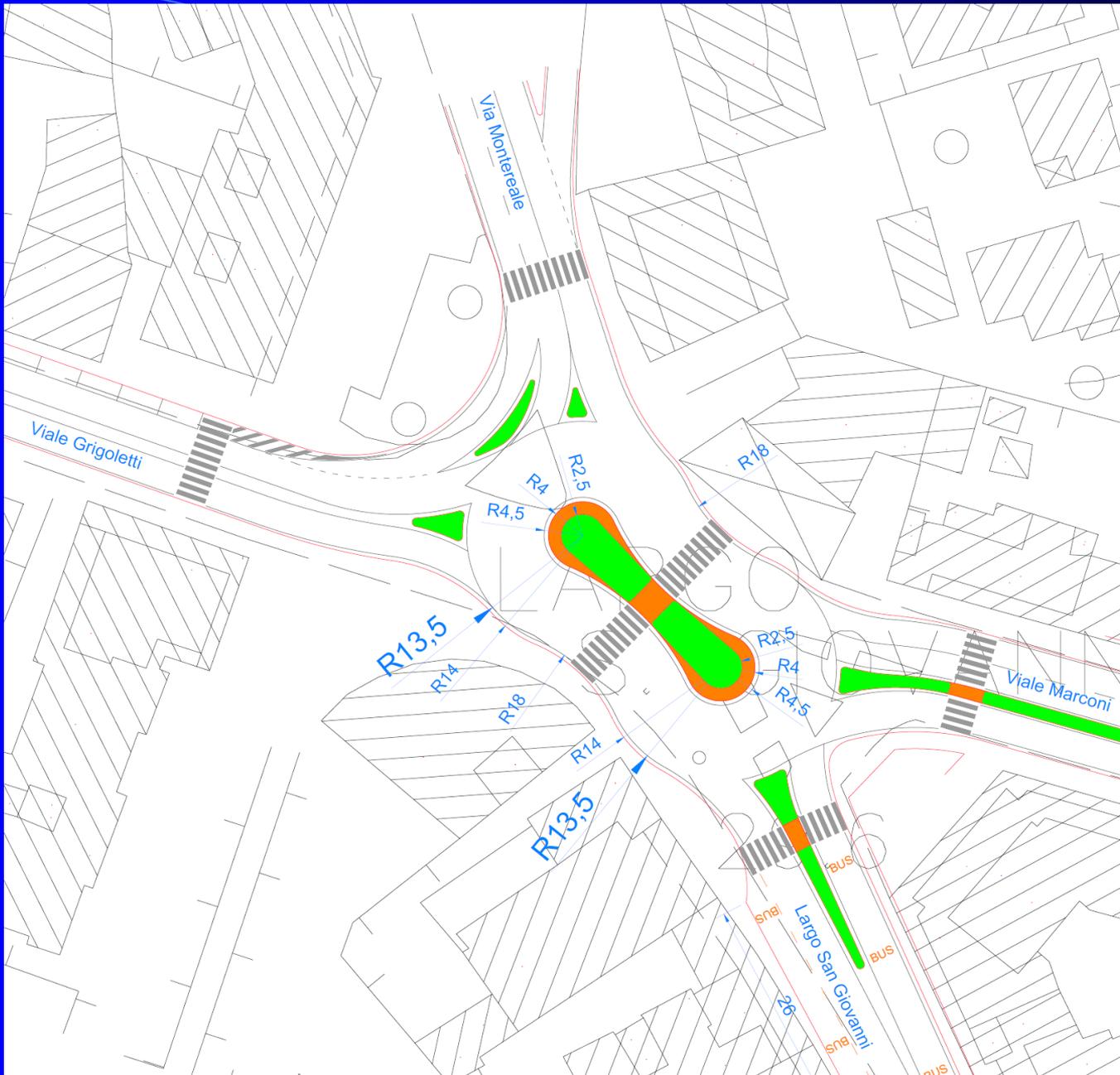


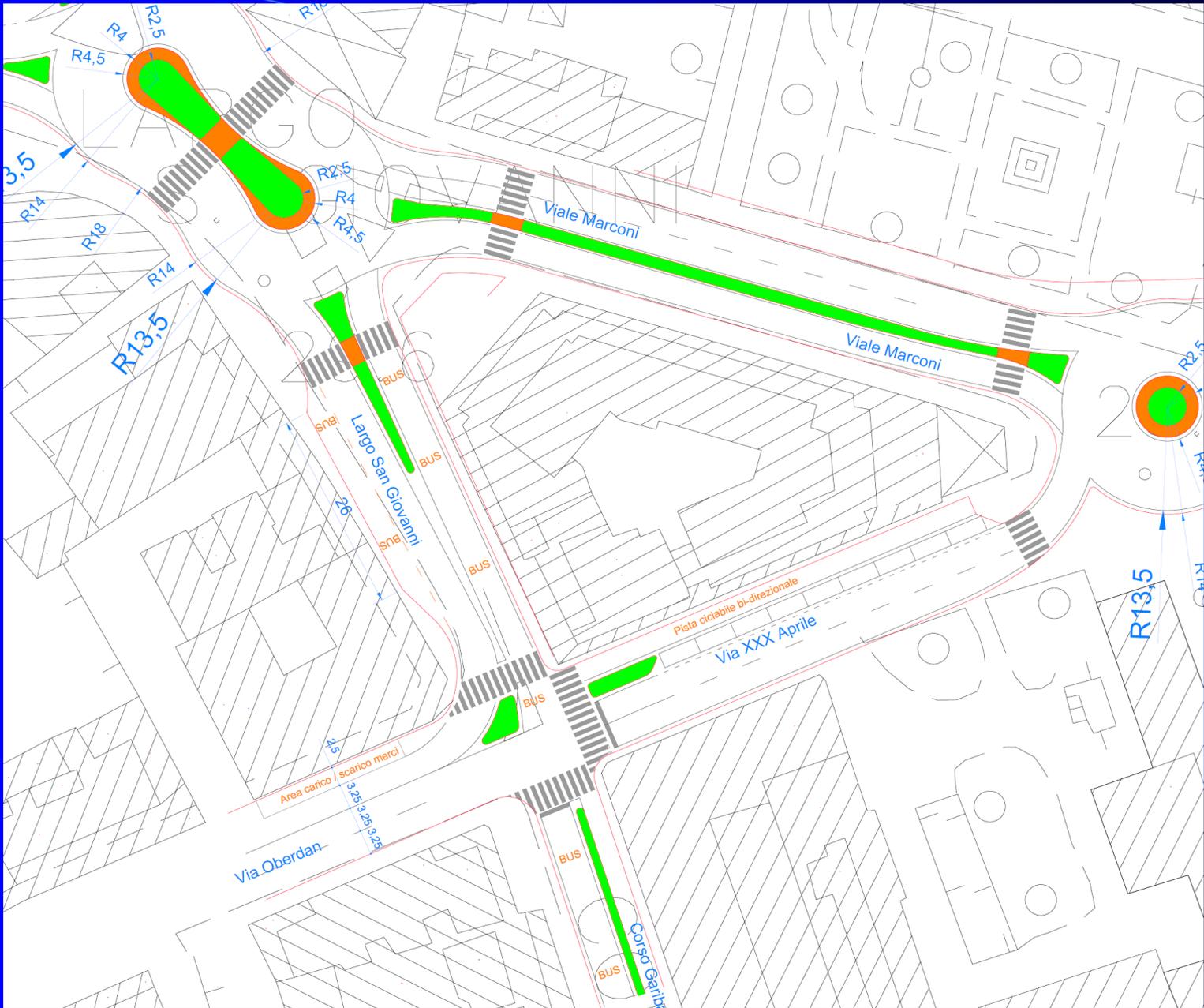


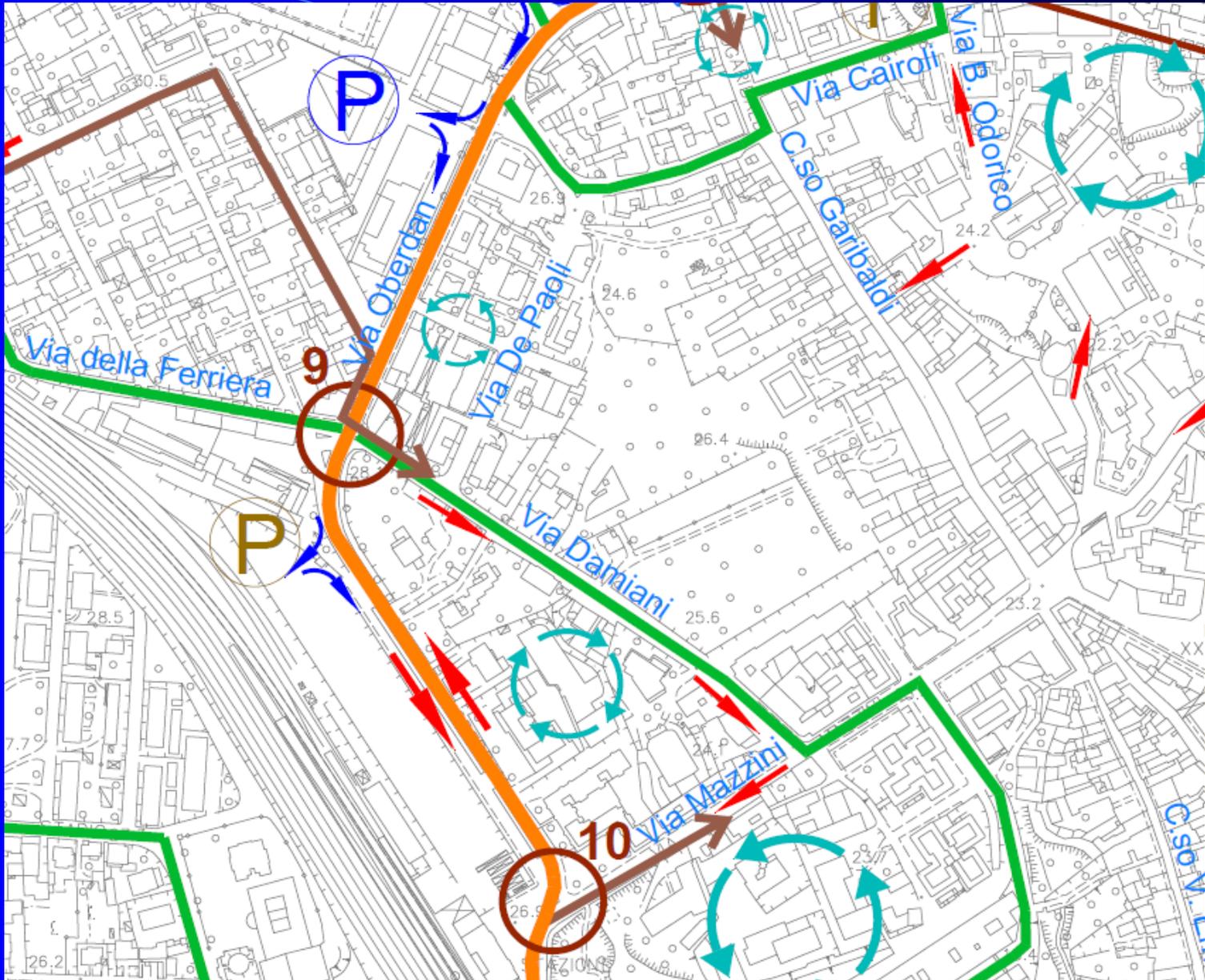


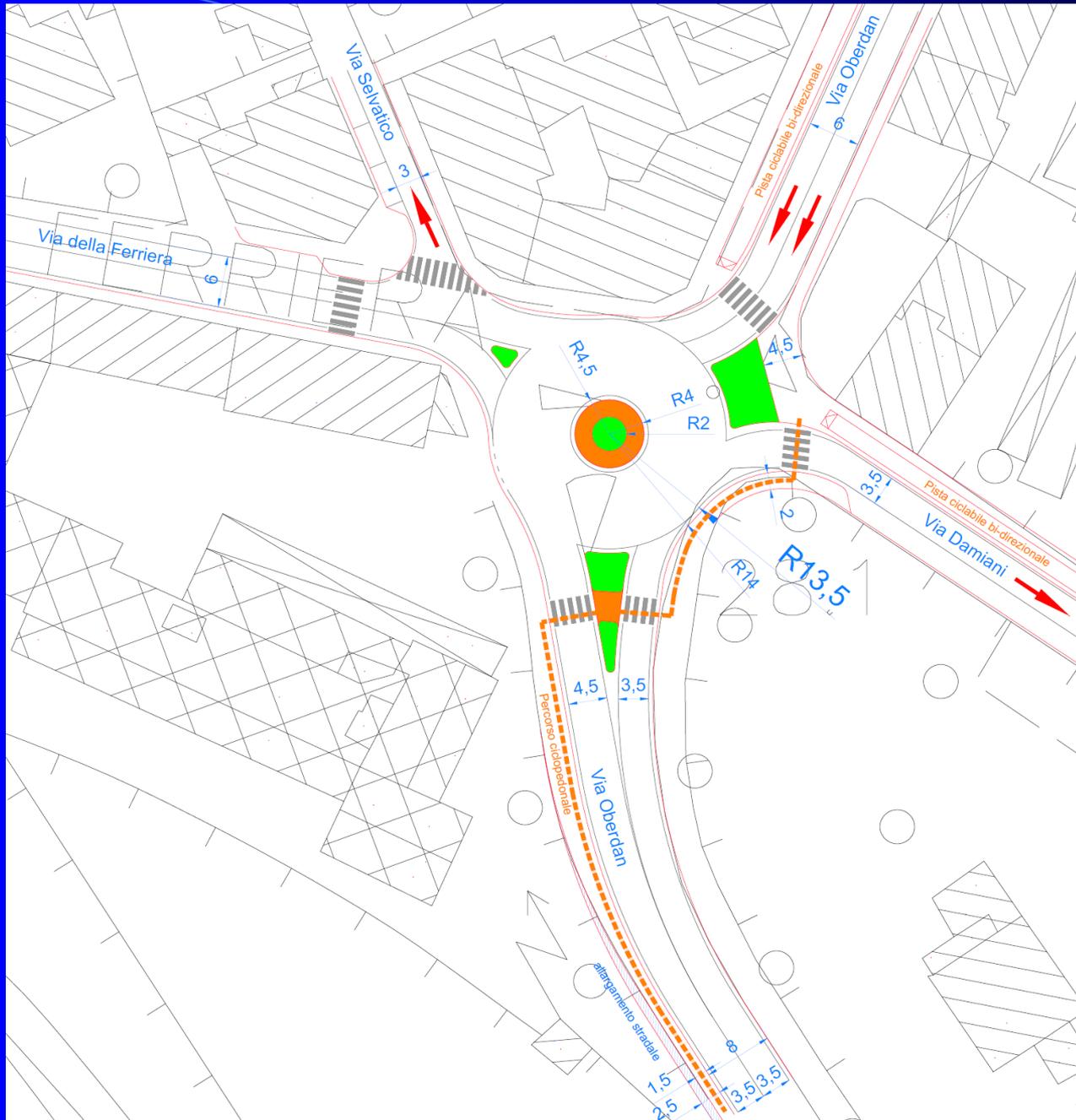


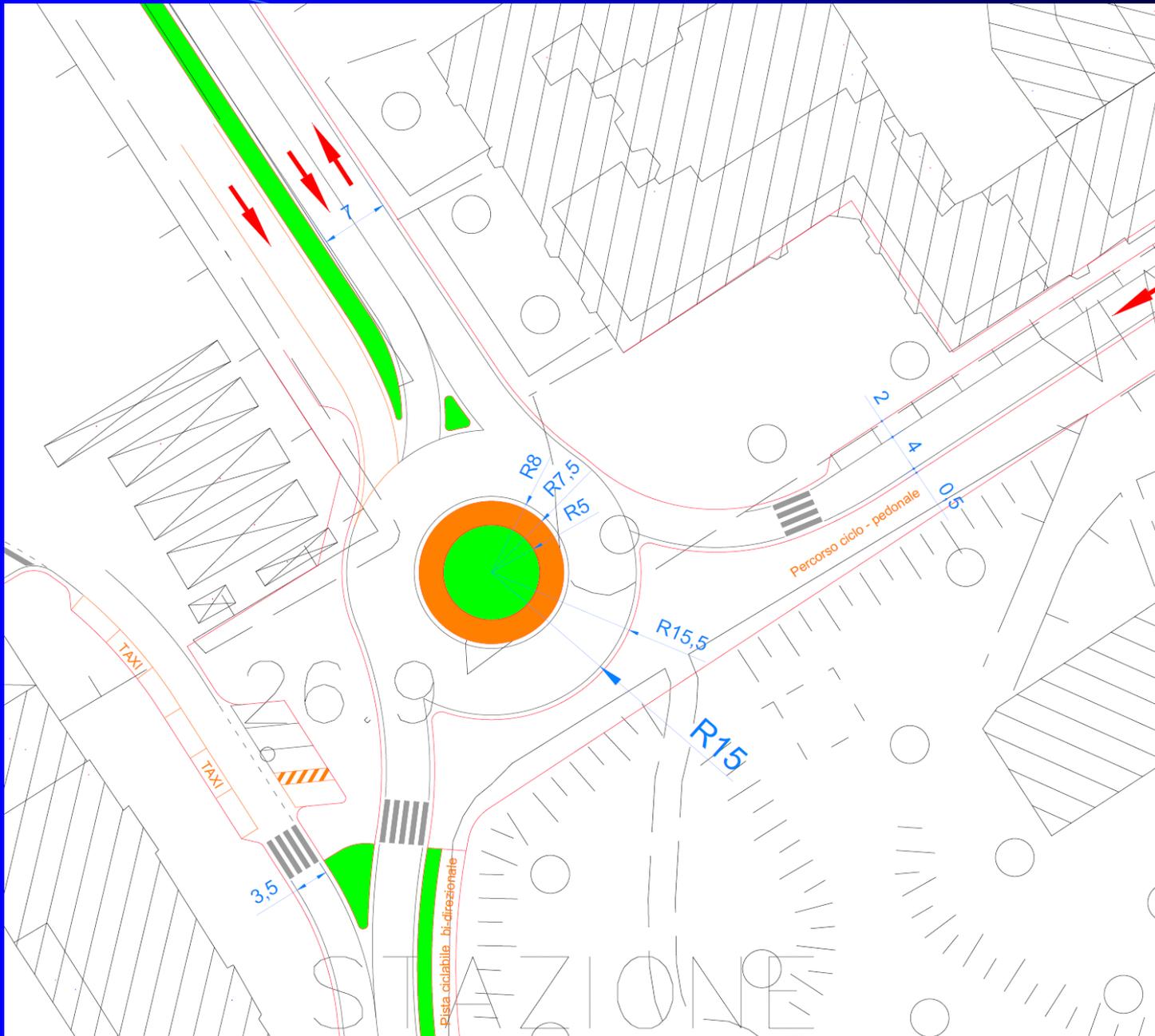






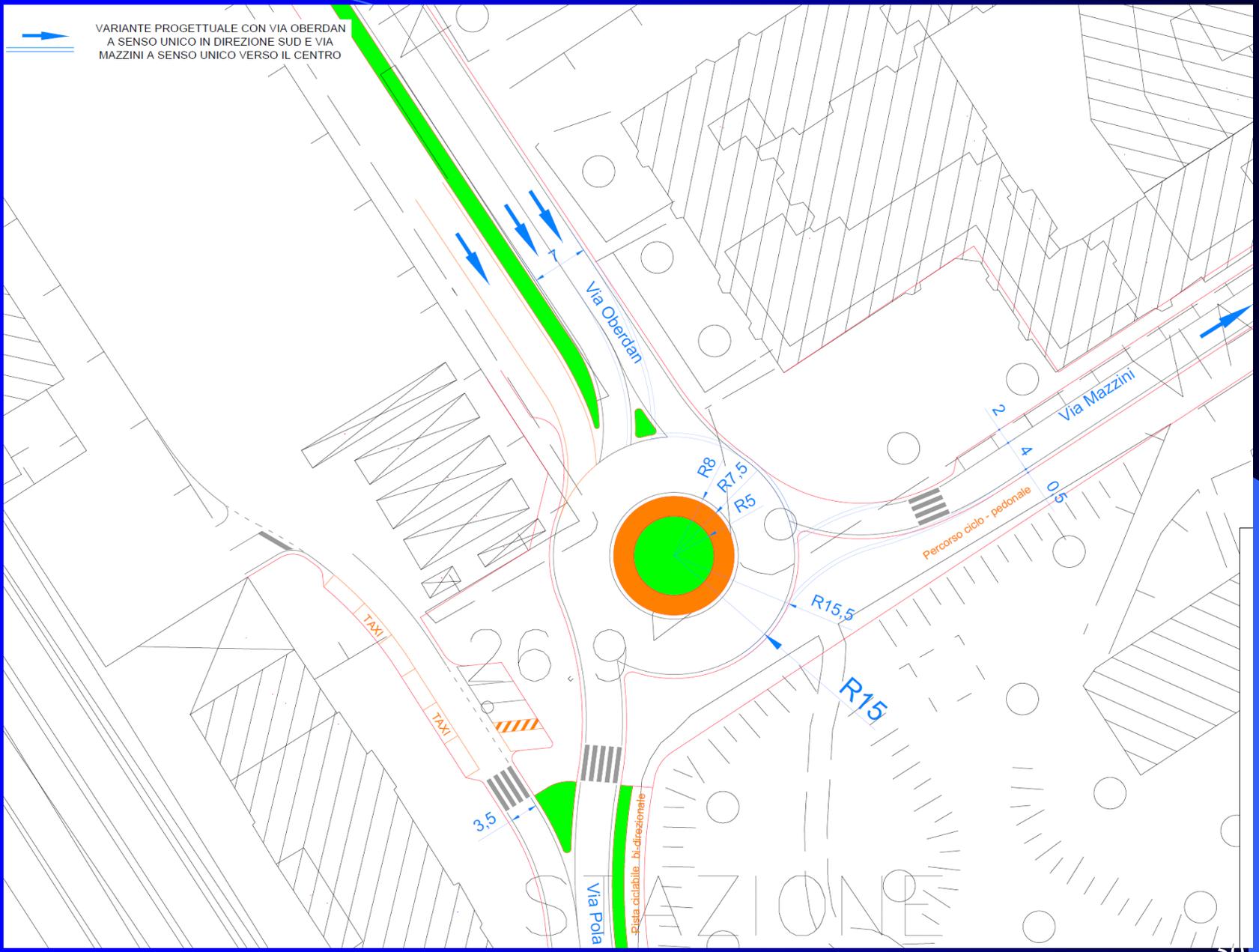


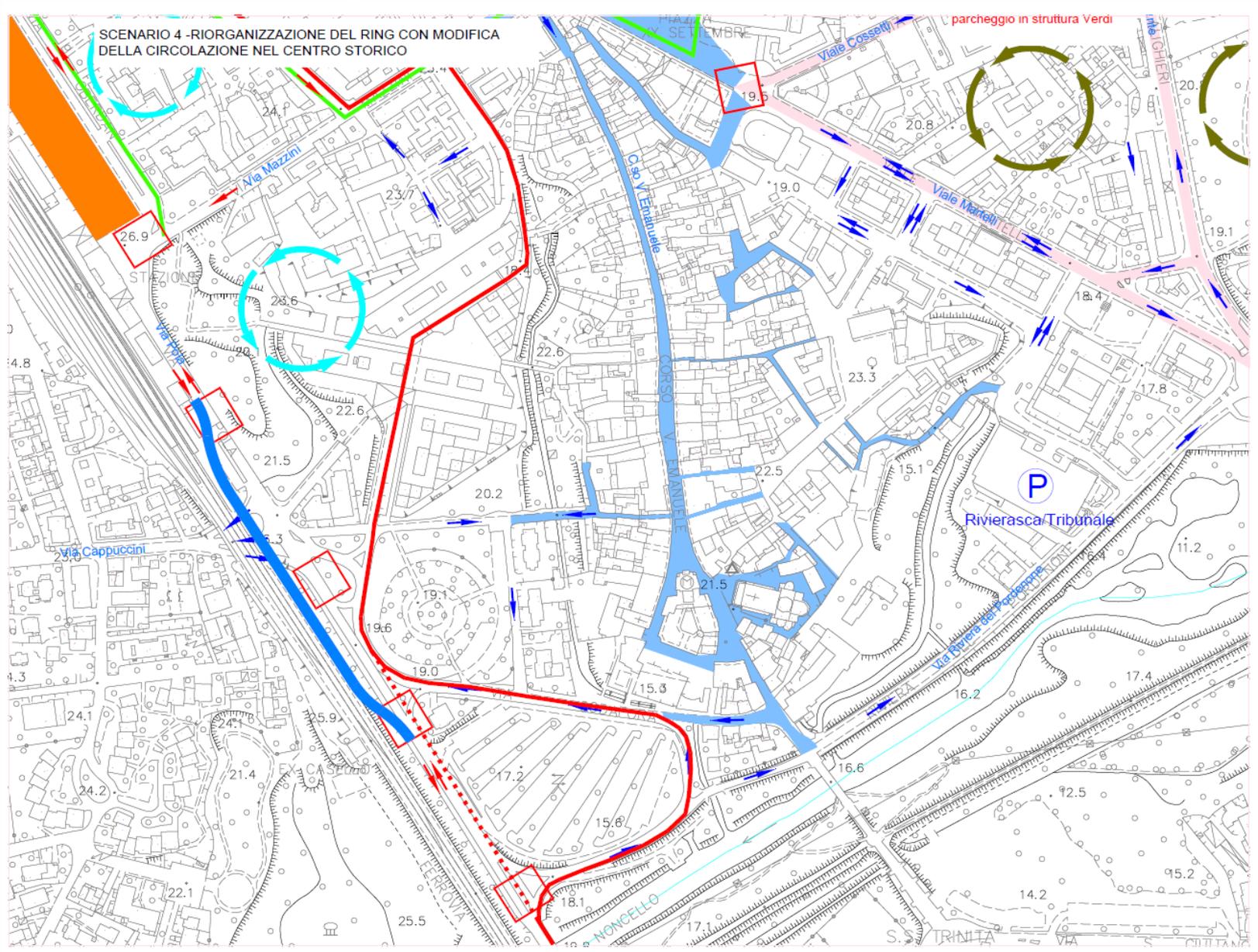




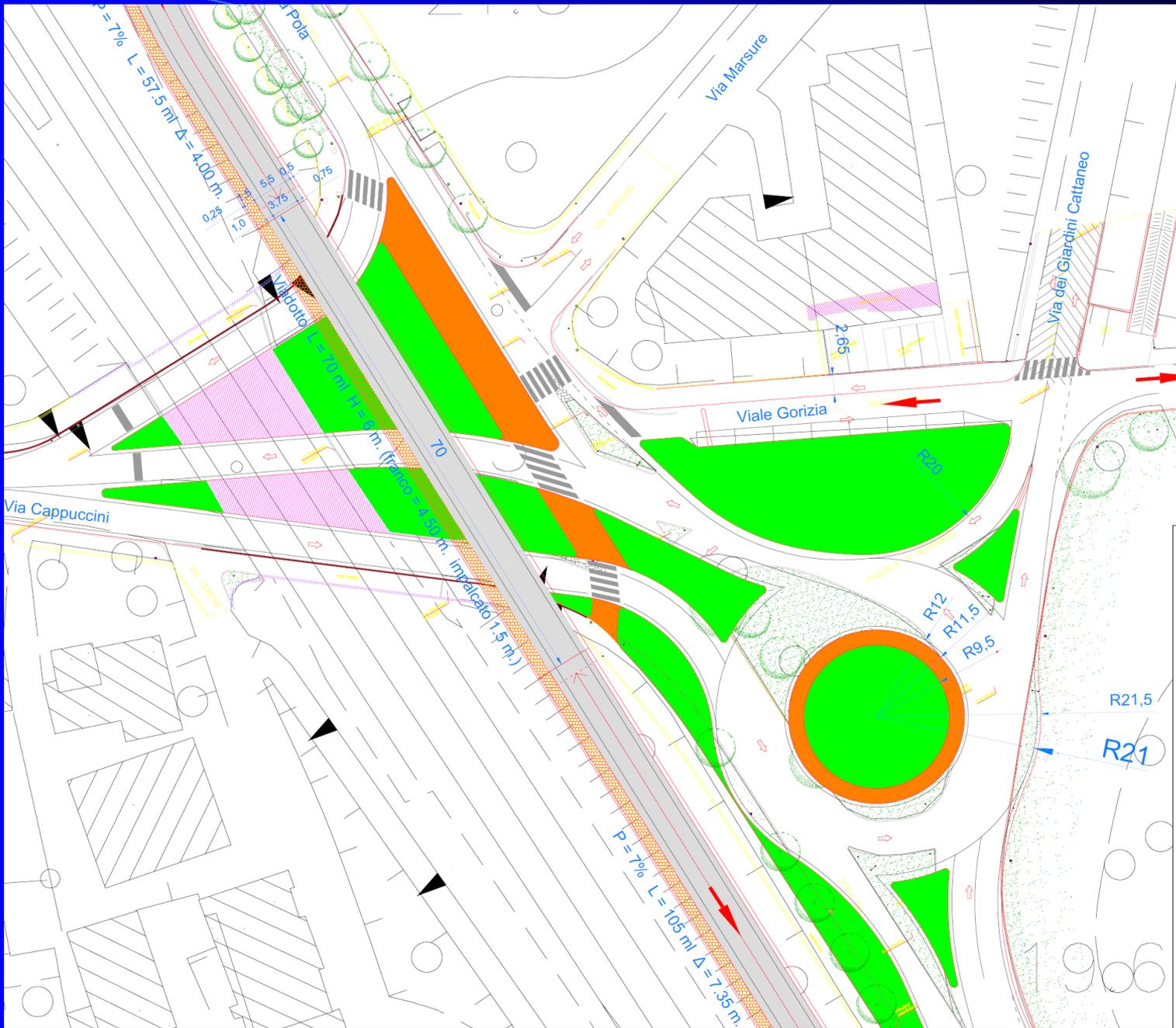


VARIANTE PROGETTUALE CON VIA OBERDAN
A SENSO UNICO IN DIREZIONE SUD E VIA
MAZZINI A SENSO UNICO VERSO IL CENTRO





il progetto di medio periodo per via Pola







da via Mazzini



dal Terminal del TPL extraurbano e nuovo spazio fronte stazione





scendendo verso viale Treviso



il nuovo sovrappasso per il transito



la sistemazione del nodo con via Cappuccini e
l'eliminazione del semaforo





vista verso nord del nodo Cappuccini - Pola



da via Cappuccini



tratto sud di via Pola, vista verso nord













