

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

committente



COMUNE DI CONEGLIANO

Piazza Cima, 15
31015 Conegliano (TV)

progettazione



mob-up s.r.l. - via Ferrovia, 28
31020 San Fior - treviso - Italia
tel +39 0438 1710039
www.mob-up.it

direttore tecnico

pian. Marco Carretta

progettista

ing. Marcello Favalessa

team di progetto

ing. Marina Garbet

ing. Davide Fasan

ing. Stefano Giuffrida

ing. Alice Lunardi

elaborato

INTERVENTI PROGRAMMATI E DI PROGETTO

PARTE

D

file

D-INTERVENTI_r00.docx

commessa

MB2018004

rev	data	descrizione	redatto	verificato
00	31.10.2019	Prima emissione	AL	MF
01	14.02.2020	Aggiornamento elaborati	AL	MF

INDICE

1. Interventi sulla viabilità e la circolazione	7
1.1 Zona centrale	8
1.1.1. Riorganizzazione della rotatoria “del Cavallino”	13
1.1.2. Interventi in via Colombo	14
1.1.3. Riorganizzazione intersezione tra via Colombo, via Pittoni e via XXI Aprile	15
1.1.4. Pedonalizzazione di viale Carducci e via Pittoni, e sistemazione area stazione ferroviaria	16
1.1.5. Riorganizzazione intersezione tra via Verdi, via XXI Aprile e via Amerigo Vespucci	17
1.1.6. Riorganizzazione intersezione tra via Amerigo Vespucci, viale Friuli, via Rosselli e via Papa Giovanni XXIII	18
1.1.7. Riorganizzazione intersezione tra via Rosselli, via Nazario Sauro e piazzale San Martino	19
1.1.8. Interventi in via Mazzini e in corso Vittorio Emanuele II	20
1.1.9. Riorganizzazione intersezione tra via Friuli e via XXIV Maggio	21
1.1.10. L'area ex Zanussi	23
1.2 Asse S.S. 13 – “Pontebbana”	24
1.3 Campolongo	29
1.3.1. Interventi in Via Santa Rosa	29
1.3.2. Interventi tra via Monticano e via dei Ciliegi	30
1.3.3. Intervento nella rotatoria tra via Monticano e via San Giuseppe	31
1.3.4. Interventi di moderazione del traffico e di arredo urbano in via Vital	32
1.3.5. Sistemazione intersezione tra via Cà di Villa e via dello Sport	34
1.4 Monticella	34
2. Interventi sulla sosta	37
2.1 Riorganizzazione sosta nel centro di Conegliano	37
2.2 Regolamentazione dei parcheggi scambiatori di via del Ruio e via Pittoni	39
2.3 Inserimento parcheggio in via Nazario Sauro	40
3. Interventi sul trasporto pubblico locale	41
3.1 Realizzazione servizio bus-navetta	41
3.2 Realizzazione di fermate accessibili	43
3.3 Sistemazione fermata in via XXI Aprile	44
3.4 Inserimento nuova fermata in via Papa Giovanni XXIII	44
3.5 Adeguamento dei percorsi dell'autobus alla nuova viabilità del centro	45
3.6 Spostamento fermata di via Manin	45
4. Interventi sulle piste ciclabili	46
5. Interventi nei quartieri e linee guida per la moderazione del traffico	49
5.1 Dossi, attraversamenti rialzati, platee	50
5.2 Rotatorie compatte	53

5.3 Riserve centrali su strade a semplice carreggiata (parterre).....	53
5.4 Semaforizzazioni.....	55
5.5 Chicanes.....	55
5.6 Strette e sensi unici alternati.....	56
5.7 Strade “non strade”	57
5.8 Schemi e regole di circolazione.....	57
6. Interventi nelle aree scolastiche	59

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1: Schema rete stato di fatto 00	9
Figura 2: Schema rete scenario di progetto 01.....	9
Figura 3: Schema rete scenario di progetto 02.....	10
Figura 4: Schema rete scenario di progetto 03.....	10
Figura 5: Intersezione tra via Amerigo Vespucci, via Matteotti e via Friuli.....	11
Figura 6: Nuovo assetto viabilità del centro di Conegliano	13
Figura 7: Rotatoria del Cavallino nello scenario di progetto	14
Figura 8: Sistemazione via Colombo	15
Figura 9: Intersezione tra via Colombo, via Pittoni e via XXI Aprile	16
Figura 10: Pedonalizzazione viale Carducci, via Pittoni e sistemazione fronte stazione	17
Figura 11: Area deposito biciclette in via Pittoni ed esempio di sistemazione	17
Figura 12. Intersezione tra via Vespucci, via Verdi e via XXI Aprile.....	18
Figura 13: Intersezione tra via Vespucci, Friuli, Papa G. XXIII, via Rosselli	19
Figura 14: Intersezione tra via via Fenzi via N. Sauro e Piazzale San Martino	20
Figura 15: Interventi di moderazione del traffico in via Mazzini.....	21
Figura 16: Schema direttrici di attraversamento del centro nello stato di fatto e di progetto.....	22
Figura 17: Intersezione via Friuli, via XXIV Maggio	22
Figura 18: Rotatoria tra viale Italia e via Vital	25
Figura 19: Realizzazione frecce direzionali nella rotatoria della Ferrera	26
Figura 20: Realizzazione doppio attestamento in viale Italia, nella rotatoria con via Manin	26
Figura 21: Realizzazione frecce direzionali nella rotatoria di via San Giuseppe e via Filzi.....	27
Figura 22: Realizzazione frecce direzionali in viale Italia, nella rotatoria con via Matteotti e via Resistenza	27
Figura 23: Restringimento carreggiata in via Santa Rosa	30
Figura 24: Interventi in via Monticano e via dei Ciliegi	31
Figura 25: Intervento nella rotatoria tra via Monticano e via San Giuseppe	32
Figura 26: Intersezione tra via Vital, via S. Francesco d'Assisi e via Santa Caterina da Siena	33
Figura 27: Interventi di moderazione del traffico e arredo urbano	33

Figura 28: Rotatoria tra via Ca' di Villa e via dello Sport	34
Figura 29: Modifiche alla viabilità proposte nel quartiere Monticella	35
Figura 30: interventi di moderazione del traffico in via Veneto e via Kennedy	36
Figura 31: Area "Kiss & Ride" a servizio delle scuole di via Kennedy	36
Figura 32: Nuovo parcheggio in via Nazario Sauro	40
Figura 33: Percorso bus navetta ipotizzato	42
Figura 34: Schema fermata accessibile P.E.B.A.	43
Figura 35: Sistemazione fronte stazione	44
Figura 36: Fermata dell'autobus di via Manin	45
Figura 38: Rete ciclabile esistente e nuovi interventi proposti	48
Figura 39: Dosso di rallentamento	51
Figura 40: Attraversamento stradale rialzato	51
Figura 41: Platea di incrocio	52
Figura 42: Rotatoria compatta sormontabile.....	53
Figura 43: Esempi riserve centrali sormontabili e semi sormontabili	54
Figura 44: Esempi chicane in zona residenziale	56
Figura 45: Strettoia con senso unico alternato.....	56
Figura 46: Esempio strade "non strade"	57
Figura 47: Esempio labirinto circolatorio progettato per evitare l'uso della viabilità interna per l'attraversamento (figura sinistra). Esempio taglio diagonale intersezione (figura destra)	58
Figura 48: Attraversamento pedonale in area scolastica	60
Figura 49: Zone Kiss & Ride	61
Figura 50: Servizio Pedibus	61
Figura 51: Chiusura al traffico veicolare	62

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1: Riassunto degli scenari relativi al centro analizzati	8
Tabella 2: Sosta eliminata a seguito degli interventi proposti nel Piano	37
Tabella 3: Occupazione massima sosta a pagamento del centro epurata della sosta eliminata in seguito agli interventi proposti nel Piano	38
Tabella 4: Occupazione massima sosta a pagamento parcheggi interrati del centro.....	38
Tabella 5: Percorsi ciclabili proposti.....	47

INTERVENTI PROGRAMMATI E DI PROGETTO

Le criticità emerse dal quadro conoscitivo e dall'analisi diagnostica, hanno condotto alla maturazione di alcune soluzioni progettuali per il miglioramento delle condizioni di circolazione e per salvaguardia dei quartieri della città. Per la valutazione di tali interventi sono stati costruiti appositi modelli con l'obiettivo di confermare la validità delle soluzioni proposte e quantificare i risultati in termini di impatto sui flussi di traffico. Le analisi sono state condotte ricorrendo ai confronti, oltre che con la situazione dello stato di fatto, anche con le diverse alternative progettuali laddove presenti. L'analisi è ampiamente descritta nel capitolo "E. Modellazione e analisi degli scenari".

Il presente elaborato è dedicato alla descrizione degli interventi già programmati e proposti del piano. Vengono descritti gli interventi sulla viabilità, sulla sosta, sul trasporto pubblico e sulla mobilità debole (ciclisti e pedoni), mentre nella seconda sezione vengono date delle linee guida per lo sviluppo dei progetti di riqualificazione dei quartieri residenziali.

Come già evidenziato nei capitoli precedenti le analisi condotte hanno evidenziato una criticità generalizzata della rete soprattutto per quanto riguarda la viabilità, determinata sostanzialmente da una carenza infrastrutturale unita ad un carico veicolare molto elevato in particolare su alcune direttrici. In tali condizioni quindi, le proposte formulate con il presente piano, non hanno la presunzione di risolvere i problemi bensì di arrivare a definire una configurazione che si possa definire la migliore possibile.

1. INTERVENTI SULLA VIABILITÀ E LA CIRCOLAZIONE

Gli interventi sulla viabilità e sulla circolazione previsti dal presente piano, tenendo come riferimento quelli che sono gli obiettivi specifici di un PUT, propongono delle azioni, individuate per zone, che si possono riassumere nei seguenti punti:

- La **zona del centro di Conegliano**, dove sono stati studiati degli interventi al fine di fluidificare le condizioni di circolazione e di limitare il traffico in alcune zone del centro;
- L'**asse S.S. 13**, in cui sono stati studiati degli interventi nelle intersezioni dell'asse;
- Il quartiere di **Campolongo**, in cui si prevedono alcuni interventi di moderazione del traffico e riqualificazione urbana del quartiere;
- Il quartiere **Monticella**, in cui sono previste delle soluzioni per la riqualificazione del quartiere, la moderazione del traffico e per la messa in sicurezza dell'area scolastica;
- La realizzazione di **Zone 30** per la moderazione del traffico in alcune zone della città.

Tutti gli interventi previsti dal piano sono descritti in dettaglio nei paragrafi seguenti e illustrati negli Allegati D.

1.1 Zona centrale

Nella zona del centro di Conegliano è in programma l'apertura di via Amerigo Vespucci, una strada di nuova realizzazione che collega via XXI Aprile a viale Friuli. L'apertura di tale strada ha richiesto uno studio approfondito della viabilità del centro, per individuare la migliore configurazione della rete e delle intersezioni al fine di ottimizzare il funzionamento della rete stradale del centro di Conegliano. Parallelamente all'apertura di tale via, su indicazione dell'Amministrazione Comunale si prevede la chiusura al traffico e la pedonalizzazione di viale Carducci, con l'obiettivo di riqualificare il centro storico della città.

Lo studio della viabilità del centro di Conegliano con l'apertura di tale nuova strada è stato condotto, in una prima fase, già nel 2010 e successivamente nel 2016. Appare quindi opportuno partire da tale studio per le analisi del presente piano, in occasione del quale è stato svolto uno studio dettagliato dello stato di fatto e poi l'analisi di alcune ipotesi progettuali alternative per la viabilità del centro. Tutti gli scenari di progetto analizzati prevedevano l'inserimento della nuova Amerigo Vespucci e la chiusura di Viale Carducci.

Gli scenari di progetto studiati sono descritti sinteticamente in Tabella 1 e illustrati in Figura 2, Figura 3 e Figura 4. Il dettaglio dell'intersezione tra via Amerigo Vespucci, via Matteotti e via Friuli è illustrato in Figura 5.

	Stato di fatto	scenario 01	scenario 02	scenario 03
Viale Carducci	Senso unico verso nord	Chiusura al traffico e pedonalizzazione	Chiusura al traffico e pedonalizzazione	Chiusura al traffico e pedonalizzazione
Via Amerigo Vespucci	Non esistente	Doppio senso di marcia fino a via Pittoni	Doppio senso di marcia fino alla rotatoria del Cavallino	Senso unico verso est
Via Matteotti	Doppio senso di marcia	Senso unico nel sottopassaggio in direzione sud-nord	Senso unico nel sottopassaggio in direzione sud-nord	Senso unico nel sottopassaggio in direzione sud-nord
Intersezione via Friuli-via Rosselli	Semaforizzata	Realizzazione intersezione con funzionamento a rotatoria	Realizzazione intersezione con funzionamento a rotatoria	Realizzazione intersezione con funzionamento a rotatoria
Via Rosselli	Senso unico verso est	Senso unico verso est	Senso unico verso ovest	Senso unico verso ovest
Via Verdi	Senso unico verso sud	Senso unico verso sud	Senso unico verso sud	Senso unico verso sud
Via Calvi	Senso unico verso sud	Senso unico verso nord	Senso unico verso nord	Senso unico verso sud
Via Colombo	Senso unico verso est	Senso unico verso est	Doppio senso di marcia	Senso unico verso est
Intersezione via Colombo-via Pittoni	Intersezione semaforizzata	Sistemazione semaforo intersezione	Sistemazione semaforo intersezione	Sistemazione semaforo intersezione
Via Nazario Sauro	Senso unico verso sud	Doppio senso di marcia	Doppio senso di marcia	Doppio senso di marcia

Tabella 1: Riassunto degli scenari relativi al centro analizzati

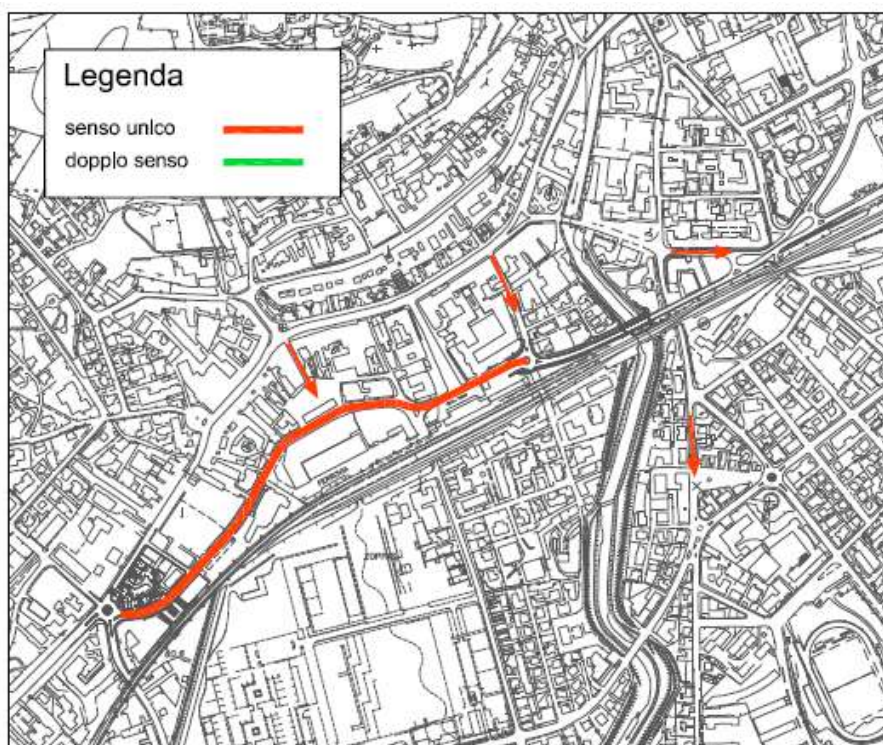


Figura 1: Schema rete stato di fatto 00

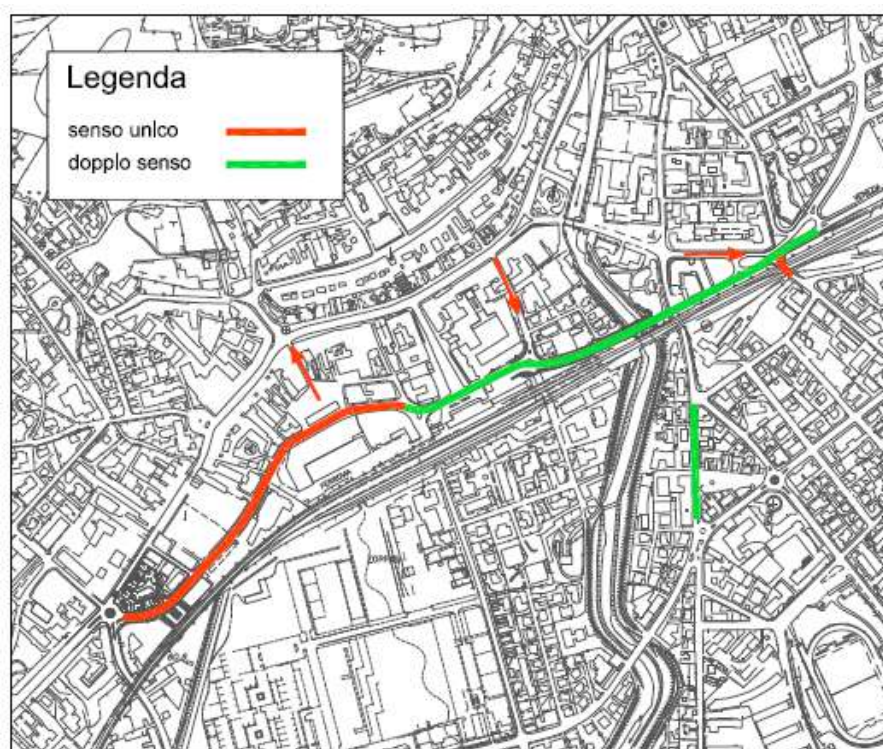


Figura 2: Schema rete scenario di progetto 01

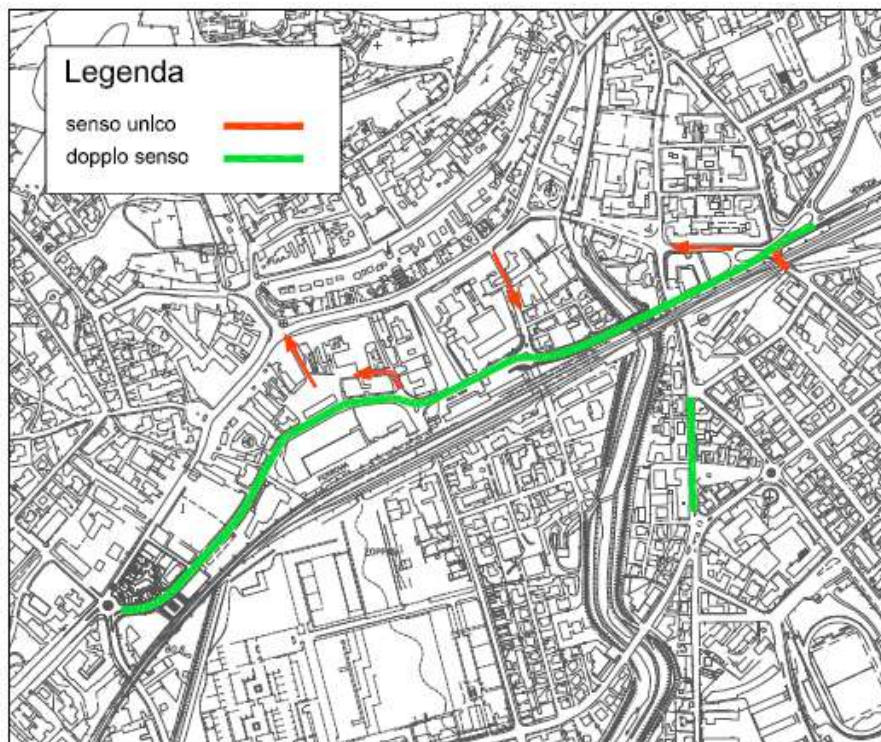


Figura 3: Schema rete scenario di progetto 02

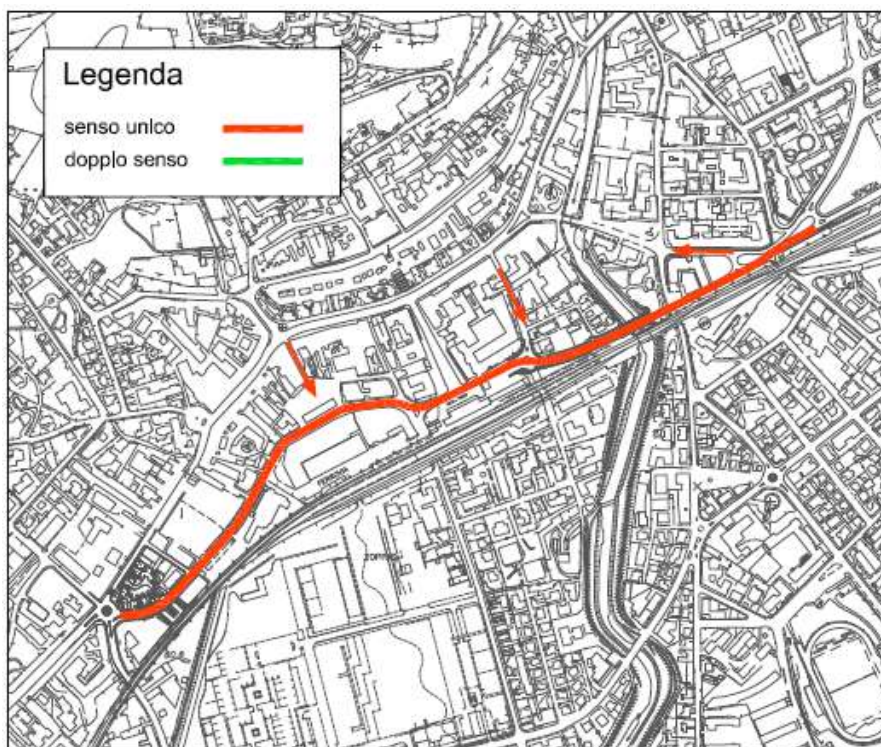


Figura 4: Schema rete scenario di progetto 03

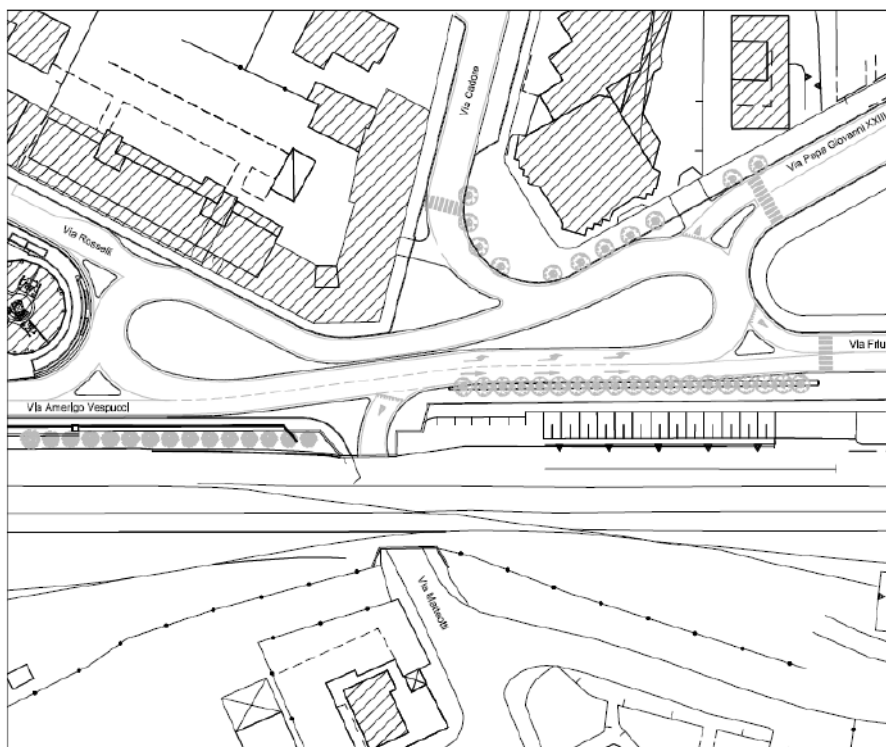


Figura 5: Intersezione tra via Amerigo Vespucci, via Matteotti e via Friuli

Ogni scenario è stato modellato con il software PTV Vissim. Le simulazioni hanno permesso di estrapolare alcuni parametri di performance della rete, utili per un confronto tra gli scenari di progetto e lo stato di fatto.

Gli indici utilizzati per il confronto tra gli scenari sono il ritardo medio per veicolo, la velocità media, i tempi di attraversamento del centro e l'analisi delle intersezioni della rete (perditempo, lunghezza delle code).

Per il dettaglio sui parametri di performance degli scenari si rimanda allo studio del 2010/2016.

Complessivamente dall'analisi di traffico è emerso che tra tutti gli scenari di progetto analizzati lo **scenario 02** è quello che complessivamente ha effetti migliori sulla rete del Centro. In particolare, la simulazione di tale scenario ha evidenziato che:

- L'apertura di via Amerigo Vespucci ha un effetto positivo sullo stato della rete centrale di Conegliano, indipendentemente dallo scenario analizzato;
- Il funzionamento a rotatoria dell'intersezione in cui via Vespucci si innesta su via Friuli è migliore della regolazione con semaforo presente nello stato di fatto. Il senso unico in via Matteotti, inoltre, garantisce le lunghezze di intreccio necessarie e migliora anche la performance dell'intersezione semaforizzata tra viale Istria e via Maggiore Piovesana, che si sgrava di una parte di veicoli;
- Via Calvi e via Verdi devono essere alternativamente una in una direzione e una nell'altra per garantire un miglior accesso al centro e scambio tra le due strade principali;

- Lo scenario 02 è anche quello, tra tutti quelli analizzati, in cui è possibile attraversare il centro da est a ovest e viceversa, senza percorrere via Mazzini, Corso Vittorio Emanuele II e via Garibaldi. In tali vie è pertanto possibile creare una Zona 30, realizzando interventi di moderazione del traffico per ridurre il traffico di attraversamento, ridurre le velocità di percorrenza e rendere più vivibile in centro.

I risultati ottenuti dallo studio condotto dal 2010/2016 sono stati utilizzati come punto di partenza per il presente Piano Urbano del Traffico. Si ritiene, infatti, che la campagna di indagini condotta per tale studio abbia prodotto risultati in linea con quelli ottenuti dai rilievi di traffico realizzati per il presente piano e descritti nel capitolo "B. Quadro conoscitivo". La domanda e l'offerta sono rimasti pressoché invariati negli ultimi anni, e quindi si può ritenere che i risultati di tale studio siano ancora validi ma soprattutto in linea con le prospettive future dell'amministrazione Comunale che, oltre a vedere l'imminente apertura della nuova via Amerigo Vespucci, mira con forza ad una riqualificazione dell'area centrale tramite una chiusura di Viale Carducci e una limitazione del traffico nelle vie centrali.

La configurazione della rete scelta nel presente Piano Urbano del Traffico è quindi quella prevista dallo scenario di progetto 02. Tale scenario prevede un **nuovo asse Vespucci-Colombo a doppio senso di marcia** e via Verdi e via Calvi alternativamente una in una direzione e una nell'altra (in particolare via Verdi unico verso nord e via Calvi a senso unico verso sud). L'asse Amerigo Vespucci comprende una serie di interventi che partono dalla rotatoria tra viale Spellanzon, via Manin, via Colombo e via Cavour per arrivare fino al nodo tra viale Friuli, via Matteotti e via Rosselli. Sono previste poi due rotatorie: una in corrispondenza dell'intersezione con via Pittoni ed una all'intersezione con via Verdi (intervento a carico di privati), oltre alla nuova configurazione a rotatoria tra via Matteotti e via Friuli. Questi interventi sono necessari per poter garantire il doppio senso di marcia lungo l'intero asse. Per garantire un buon funzionamento dell'intersezione tra via Amerigo Vespucci, via Rosselli e via Matteotti si prevede la realizzazione di un senso unico in via Matteotti verso nord e contestualmente si prevede la realizzazione di una rotatoria all'intersezione con Piazzale San Martino e via N. Sauro e l'inversione del senso di marcia di via Rosselli.

In Figura 6 è rappresentato in maniera schematica il nuovo assetto della viabilità del centro e nei paragrafi successivi sono descritti gli interventi nel dettaglio. Vedasi invece l'Allegato "D.1 - Interventi centro" per gli elaborati grafici.



Figura 7: Rotatoria del Cavallino nello scenario di progetto

1.1.2. Interventi in via Colombo

Il nuovo assetto viario del centro prevede la realizzazione di un doppio senso di marcia in via Colombo, tale condizione risulta necessaria per poter influire significativamente nelle vie centrali riducendo il traffico che viene quindi spostato sulla nuova tratta, Colombo, XXI Aprile, Amerigo Vespucci. Tale scelta richiede alcune modifiche all'attuale configurazione della via. Attualmente via Colombo è a senso unico e presenta due corsie; sarà pertanto sufficiente modificare la segnaletica orizzontale e verticale e utilizzare la corsia di sinistra in senso opposto. Si prevede, inoltre, l'eliminazione di alcuni stalli per la sosta e l'inserimento di un percorso ciclo-pedonale bidirezionale al lato della carreggiata stradale. In via Colombo sono previsti degli attraversamenti pedonali rialzati, per proteggere l'attraversamento dell'utenza debole e come elemento di moderazione del traffico.

Anche questo intervento della pista ciclopedonale rientra all'interno di una serie di iniziative che mirano a disincentivare l'uso dell'auto a favore della bici, permettendo un accesso più agevole e sicuro al centro cittadino, riducendo il traffico e le emissioni, valorizzando quindi l'area centrale storica della città.

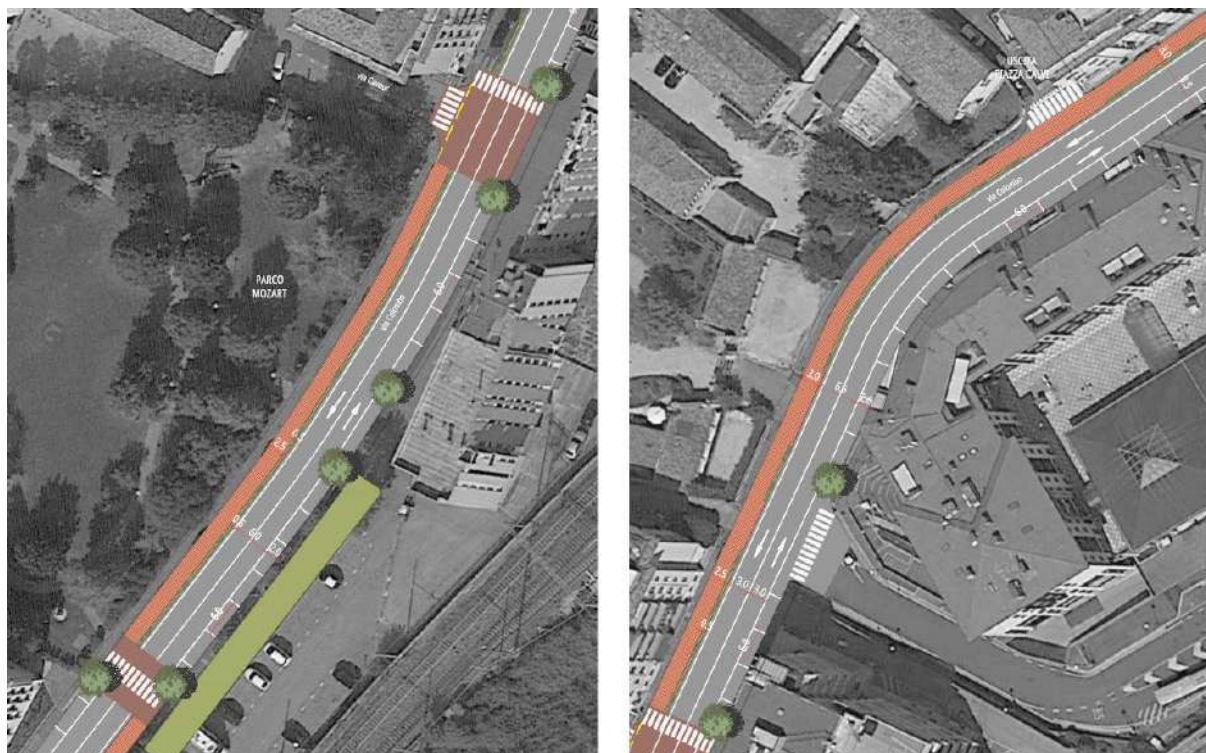


Figura 8: Sistemazione via Colombo

1.1.3. Riorganizzazione intersezione tra via Colombo, via Pittoni e via XXI Aprile

Il doppio senso di marcia in via Colombo e in via XXI Aprile richiede la riorganizzazione dell'intersezione tra via Colombo, via XXI Aprile e via Pittoni, che attualmente è regolamentata da un impianto semaforizzato. Nel piano si prevede, in particolare, la realizzazione di una rotatoria. L'innesto di via Colombo nella rotatoria sarà realizzato con una pavimentazione di colorazione differente, come elemento di moderazione del traffico.

Per garantire l'uscita degli autobus di linea dalla stazione delle autocorriere "il Biscione", verrà utilizzato un semaforo attuato che garantirà alcuni secondi di verde agli autobus in uscita dalla stazione solo nei momenti in cui i sensori ne rilevano la presenza. I veicoli transitanti di via Pittoni avranno contemporaneamente alcuni secondi di rosso, per facilitare l'uscita dei mezzi dalla stazione degli autobus in analogia a quanto succede già attualmente.



Figura 9: Intersezione tra via Colombo, via Pittoni e via XXI Aprile

1.1.4. Pedonalizzazione di viale Carducci e via Pittoni (primo tratto) e sistemazione area stazione ferroviaria

Il nuovo assetto viario del centro di Conegliano prevede la chiusura al traffico e la pedonalizzazione di viale Carducci, una delle scelte forti dell'Amministrazione che permette di riqualificare e rendere più vivibile il centro città dedicando degli spazi sicuri ai pedoni. Sarà ovviamente consentito il transito per gli utenti delle autorimesse interrato con accesso dal viale.

Si prevede contemporaneamente la sistemazione della zona fronte stazione con il rifacimento della fermata dell'autobus e dello spazio riservato ai taxi.

Inoltre, per evitare che i veicoli transitino a velocità elevate davanti alla stazione e per proteggere l'incolumità dell'utenza debole, è stato previsto un attraversamento rialzato che collega la stazione a viale Carducci creando un effetto di continuità degli spazi tra l'uscita della stazione e la piazza Cima attraverso viale Carducci. Questa sistemazione dello spazio antistante la stazione, che con una progettazione esecutiva mirata potrà trovare una definizione più precisa, ha lo scopo di ridefinire un'area nella quale sono presenti comunque diverse componenti di traffico e va posta particolare attenzione all'aspetto della sicurezza privilegiando l'utenza debole e inducendo un rallentamento per i mezzi a motore.

Si prevede, anche, la predisposizione di uno spazio per il parcheggio di biciclette lungo via Pittoni, direttamente a sud della stazione con l'uso di adeguate pensiline.

Tra le proposte del piano si prevede anche la pedonalizzazione del tratto di via Pittoni tra via Colombo e via Calvi, area anche attualmente in parte pedonale ma che, con questo assetto finale, permette un

ampliamento degli spazi "protetti" rispetto al solo viale Carducci ottenendo un effetto più importante di valorizzazione dell'area centrale. Sarà ovviamente consentito il transito per gli utenti delle autorimesse interrato.



Figura 10: Pedonalizzazione viale Carducci, via Pittoni (primo tratto) e sistemazione fronte stazione



Figura 11: Area deposito biciclette in via Pittoni ed esempio di sistemazione

1.1.5. Riorganizzazione intersezione tra via Verdi, via XXI Aprile e via Amerigo Vespucci

Con l'apertura di via Amerigo Vespucci è necessario riorganizzare anche l'intersezione tra via Verdi, via XXI Aprile e via Vespucci. Tale intervento, che è a carico di privati, prevede la realizzazione di una rotonda, che facilita tutte le manovre nell'intersezione e costituisce il nodo di accesso all'area centrale.



Figura 12. Intersezione tra via Vespucci, via Verdi e via XXI Aprile

1.1.6. Riorganizzazione intersezione tra via Amerigo Vespucci, viale Friuli, via Rosselli e via Papa Giovanni XXIII

L'apertura di via Amerigo Vespucci richiede la riorganizzazione dell'intersezione tra via Amerigo Vespucci, viale Friuli, via Rosselli e via Papa Giovanni XXIII, che attualmente è semaforizzata. Come già definito nello studio condotto nel 2010, nell'intersezione si prevede una nuova configurazione con funzionamento a rotatoria. Nel precedente studio si è visto che tale configurazione è quella che riesce ad ottimizzare il livello di servizio dell'intersezione, limitando gli accodamenti e il ritardo veicolare.

Per garantire un buon funzionamento e per evitare la formazione di accodamenti, sono necessarie due corsie per buona parte dell'anello girettorio e l'eliminazione della svolta verso il sottopasso di via Matteotti, in quanto la lunghezza di intreccio che la precede risulta di dimensioni troppo ridotte con conseguenti problematiche di sicurezza.

L'inversione poi del senso unico di via Rosselli permette, a chi transita nel nodo, di accedere alla zona di San Martino e a via Sauro ripristinando così la connessione verso sud persa nel sottopasso di via Matteotti.



Figura 13: Intersezione tra via Vespucci, Friuli, Papa G. XXIII, vis Rosselli

1.1.7. Riorganizzazione intersezione tra via Rosselli, via Nazario Sauro e piazzale San Martino

Con l'inversione del senso di percorrenza di via Rosselli è necessaria la riorganizzazione dell'intersezione tra via Rosselli, via Nazario Sauro e piazzale San Martino. In particolare, si prevede la realizzazione di una rotonda che facilita la manovra di svolta a sinistra per i veicoli che provengono da via Rosselli. Nel progetto è previsto anche la realizzazione di un percorso ciclopedonale che affianca la rotonda e collega piazzale San Martino a via Nazario Sauro.

Questo intervento costituisce anche un elemento di arredo per la zona, nella quale sono presenti strutture storiche importanti (Chiesa di San Martino) oltre che risolvere anche dei problemi di sicurezza rilevati nel nodo.



Figura 14: Intersezione tra via via Fenzi via N. Sauro e Piazzale San Martino

1.1.8. Interventi in via Mazzini e in corso Vittorio Emanuele II

In via Mazzini e in corso Vittorio Emanuele II ed in particolare su tutta la tratta di attraversamento del centro storico, l'idea progettuale di questo piano che mira ad aumentare l'accessibilità delle aree centrali ridando spazio all'utenza debole, senza per questo precludere l'accesso ai mezzi a motore che potranno transitare a velocità molto ridotte, è quella di prevedere interventi di moderazione del traffico (per disincentivare l'utilizzo di tali vie per l'attraversamento della città) e creare un nuovo percorso ciclabile bidirezionale. Tali interventi potranno garantire una migliore vivibilità anche in un'ottica generale di riqualificazione del centro di Conegliano.

In particolare, gli interventi previsti si possono riassumere nelle seguenti tipologie: realizzazione di chicanes tramite l'inserimento di alcuni stalli per la sosta alternativamente da un lato e dall'altro della strada, realizzazione della pista ciclabile, platee rialzate o tratti di pavimentazione di colore differente, in corrispondenza delle intersezioni, e degli attraversamenti pedonali rialzati. Tali interventi sono possibili eliminando una delle due corsie attualmente presenti ottenendo così anche l'effetto di rallentamento della velocità.



Figura 15: Interventi di moderazione del traffico in via Mazzini

1.1.9. Riorganizzazione intersezione tra via Friuli e via XXIV Maggio

Per poter intercettare il traffico di attraversamento proveniente da est (via XXIV Maggio) e deviarlo dal centro cittadino (Viale Mazzini e Corso Vittorio Emanuele II) lungo la nuova Amerigo Vespucci si propone la realizzazione di una rotatoria con direzione principale via XXIV Maggio-viale Friuli a sostituzione dell'attuale intersezione (Figura 16). L'accesso al centro di Conegliano, come in tutte le proposte di intervento, sarà contrassegnato da una pavimentazione di colore differente oltre che dall'apposizione di adeguata segnaletica verticale.

Lungo via XXIV Maggio, a seguito della riduzione dei flussi circolanti, si potranno così adottare degli interventi di riqualificazione del quartiere restituendo vivibilità anche a questo quadrante della città nel quale sono presenti anche diversi istituti scolastici.

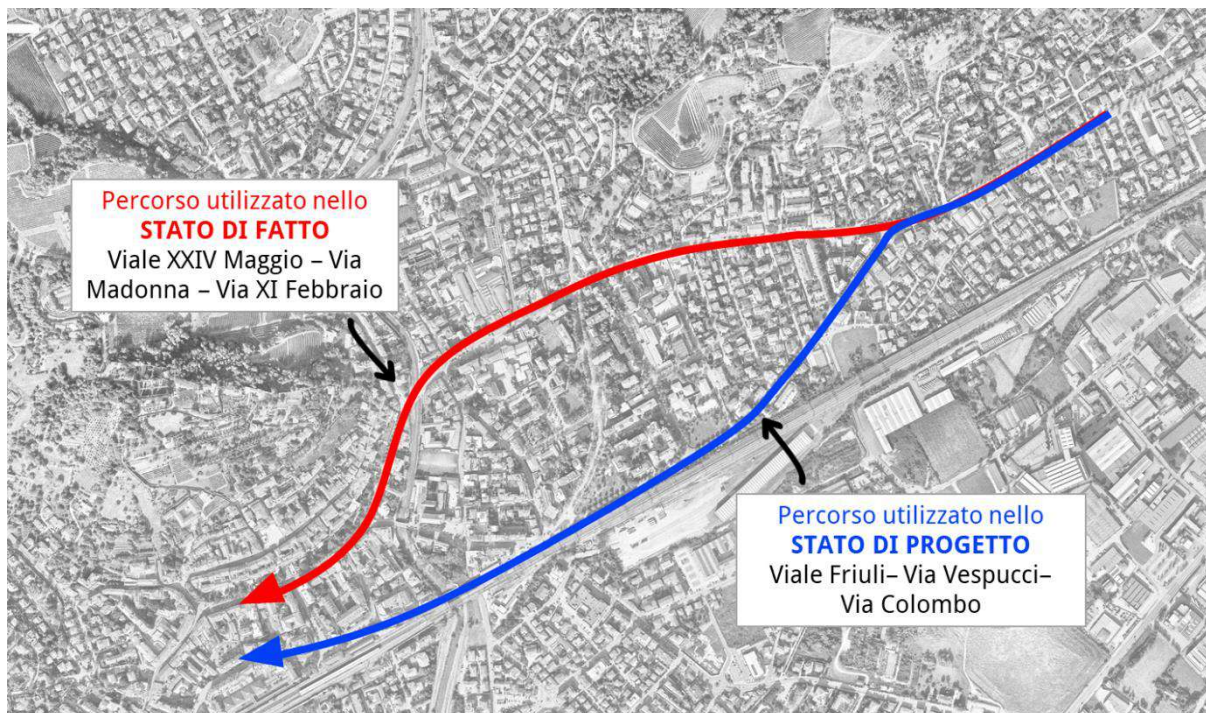


Figura 16: Schema direttrici di attraversamento del centro nello stato di fatto e di progetto



Figura 17: Intersezione via Friuli, via XXIV Maggio

1.1.10. L'area ex Zanussi

In merito al tema dell'area ex Zanussi si prende atto che allo stato attuale non esiste ancora uno scenario definitivo relativamente al recupero e all'ipotesi di intervento nel sito.

Si può comunque rilevare che tale zona è posizionata in prossimità della stazione ferroviaria e del centro cittadino e l'attuale accessibilità avviene da via Cesare Battisti e Via Pittoni. La rete limitrofa appare nello stato attuale a livelli di servizio accettabili nelle ore di magra mentre in quelle di punta raggiunge la saturazione in alcuni nodi come ad esempio quello semaforizzato tra via Battisti e via Manin.

Con l'assetto futuro della rete di Conegliano, apertura della nuova Amerigo Vespucci e gli interventi sui quartieri ma soprattutto con la fluidificazione della tratta della ex SS13, si prevede un seppur lieve miglioramento della fluidità della tratta di via Cesare Battisti ed una probabile piccola riduzione dei flussi in tale via. Questa ipotesi è determinata anche dal fatto che tra le proposte di piano c'è quella di allontanare la sosta lunga dal centro cittadino ed in particolare dai due grossi parcheggi attualmente posizionati proprio nell'area ex Zanussi.

Facendo quindi delle ipotesi per gli scenari futuri dell'area, demandando comunque le scelte definitive ad un approfondimento specifico sulla base di un progetto, si può dire che, alla luce della nuova classificazione funzionale delle strade in cui la via Battisti mantiene il ruolo di strada di quartiere mentre via Pittoni quello di strada locale, è auspicabile che l'accesso alla futura area avvenga da via Battisti (magari dalla rotatoria esistente con via Borgo Porta già predisposta a tale scopo). In merito all'aspetto quantitativo dei flussi circolanti si può ritenere che, nell'ottica che nel futuro l'accesso al centro cittadino (ed anche a tale area) debba essere favorito con l'uso di mezzi alternativi all'auto propria per le motivazioni già esposte in precedenza, il carico veicolare di attrazione/generazione del nuovo sito non debba comunque superare quello che attualmente gravita sui parcheggi configurando quindi uno scenario che nella peggiore delle ipotesi ripropone una condizione simile a quella attuale. In tal caso comunque va previsto un intervento nel nodo critico di via Battisti/Manin.

1.2 Asse S.S. 13 – “Pontebbana”

Particolarmente importante è il ruolo futuro dell’asse Viale Italia/viale Venezia. Questa tratta, pur non avendo la capacità funzionale di assolvere al ruolo di attraversamento della città in quanto caratterizzata da ridotte caratteristiche dimensionali e da un notevole flusso veicolare, rappresenta comunque allo stato attuale, l’asse più importante della rete (oltre che il più caricato).

L’obiettivo di decongestionare il centro cittadino e i quartieri residenziali come ad esempio quello di Campolongo, impone la necessità di rivedere questo asse e i suoi nodi al fine di raggiungere il massimo livello di capacità, pur sapendo che gli interventi prospettati non potranno che essere la miglior soluzione possibile senza purtroppo risolvere il problema degli accodamenti e della saturazione nelle ore di punta della giornata.

Lungo la ex S.S.13 viale Venezia – viale Italia si propongono delle modifiche puntuali a tutti i nodi dell’asse che rappresentano i colli di bottiglia della tratta, mirando ad una fluidificazione del flusso sull’asse principale con una penalizzazione, in alcuni casi, dell’innesto dalle laterali.

I nodi interessati sono i seguenti:

- Intersezione via Ortigara e via Fabbri
- Rotatoria via dei Mille, viale Venezia e viale Italia
- Rotatoria tra via Manin e viale Italia
- Intersezione tra via Vital e viale Italia
- Rotatoria tra via Filzi e viale Italia
- Rotatoria tra via San Giuseppe e viale Italia
- Rotatoria tra via Matteotti, viale Italia e via Resistenza

In particolare, nella **rotatoria della Ferrera, nella rotatoria tra via San Giuseppe e viale Italia e in quella tra via Matteotti, viale Italia e via Resistenza**, si propone di implementare la segnaletica orizzontale in prossimità delle doppie corsie di entrata con frecce direzionali di canalizzazione utili al conducente che si appresta ad immettersi in rotatoria. Tale strategia consentirà ottimizzare il funzionamento delle intersezioni esistenti, riducendo la lunghezza degli accodamenti che si potranno disporre in maniera più chiara su due corsie.

Nella rotatoria tra **via Manin e viale Italia**, si propone la realizzazione delle doppie corsie di entrata, per i bracci lungo la S.S.13, attraverso l’adeguamento delle isole spartitraffico esistenti.

Nelle intersezioni semaforizzate dell’asse S.S. 13 si prevede un aggiornamento del piano semaforico con la redistribuzione dei tempi sulle varie fasi.

In particolare, nell’intersezione tra **viale Italia e via Vital** il piano semaforico in uso, come illustrato negli allegati relativi alla “Parte B: Quadro conoscitivo”, prevede un tempo di ciclo di 125 secondi, con un tempo di verde di 80 secondi per rami B e D (ex SS13), e di 30 secondi per i rami A e C (laterali). Il tempo di giallo è di 6 secondi. Nel piano semaforico di progetto è stato mantenuto lo stesso tempo di

ciclo di 125 secondi, ma è stato allungato di verde di B e D a 95 secondi, e quello di A e C è stato ridotto a 15 secondi. In tale nodo è comunque stata verificata la possibilità di inserimento di una rotatoria che, compatibilmente con i tempi di programmazione e finanziamento del Comune, potrà essere prevista dando soluzione anche alla criticità di questo nodo (Figura 18).



Figura 18: Rotatoria tra viale Italia e via Vital

Il piano semaforico in uso nell'intersezione tra **viale Venezia, via Ortigara e via Fabbri**, prevede due fasi semaforiche ed un tempo di ciclo di 160 secondi, un tempo di verde di 120 secondi in A e C (ex SS13), di 25 secondi in B e di 18 in D (laterali). Nel piano di progetto si propone di penalizzare i rami secondari riducendo il tempo di verde a 20 secondi per il ramo B e a 15 secondi per il ramo D; contestualmente si è incrementato il tempo di verde di A e C a 125 secondi, in modo da fluidificare viale Venezia.

Tale soluzione rappresenta una prima ipotesi di intervento in questo nodo che andrà poi verificata anche alla luce del resto della tratta. Qual ora si rilevasse insufficiente si potrà passare ad un secondo livello di intervento più incisivo che prevede l'eliminazione di alcune manovre sulla laterale di via Ortigara ed una conseguente riorganizzazione delle fasi semaforiche.

Vedasi l'Allegato "B.2 – Interventi su S.S. 13 Pontebbana" per gli elaborati grafici.

L'analisi modellistica degli interventi previsti nell'asse S.S. 13 è ampiamente descritta nella Parte "E - Modellazione e analisi degli scenari".



Figura 19: Realizzazione frecce direzionali nella rotatoria della Ferrara



Figura 20: Realizzazione doppio attestamento in viale Italia, nella rotatoria con via Manin



Figura 21: Realizzazione frecce direzionali nella rotatoria di via San Giuseppe e via Filzi



Figura 22: Realizzazione frecce direzionali in viale Italia, nella rotatoria con via Matteotti e via Resistenza

Al tema della tratta della ex SS13 si aggiunge un argomento che, pur riguardando un ambito sovramunicipale ed un orizzonte temporale di lungo termine e non rientrante quindi negli ambiti di valutazione di questo piano, si ritiene di dover ricordare perché emerso più volte sia negli incontri pubblici che durante la discussione politica sul piano.

Si tratta della **circonvallazione sud di Conegliano**, opera già prevista anche negli strumenti pianificatori del comune. Dai dati rilevati sui flussi di attraversamento in direzione est-ovest e viceversa è emerso che una percentuale di circa il 25-30% dei veicoli transitanti su viale Italia Viale Venezia non hanno attinenza con il centro abitato di Conegliano ma vi transitano per mancanza di alternative.

È evidente quindi che su un totale di circa 22.000 veicoli medi giornalieri che transitano nella tratta della ex SS13, circa 6.000 potrebbero essere deviati in una ipotetica nuova tratta stradale a sud della città. Tale condizione permetterebbe ovviamente di recuperare un notevole margine di capacità utile a generare un effetto di richiamo dei flussi che attualmente transitano in centro, per mancanza di alternative, verso la tratta della ex SS13 e liberare quindi le vie centrali ed i quartieri da un buon numero di veicoli.

1.3 Campolongo

Per la frazione di Campolongo, in seguito alle richieste emerse durante gli incontri di quartiere e con l'Amministrazione comunale, sono stati proposti diversi interventi al fine di migliorare la circolazione viaria, limitare il traffico nelle zone residenziali, promuovendo la mobilità ciclo pedonale. In particolare, sono stati studiati degli interventi che mirano a ridurre il traffico di attraversamento est-ovest della città, che utilizza via Monticano e via Santa Rosa come alternativa alla statale. Gli interventi previsti nel quartiere riguardano:

- Via Santa Rosa;
- La zona tra via Monticano e via dei Ciliegi;
- La rotatoria tra via Monticano e via San Giuseppe;
- Un tratto di via Vital tra le scuole elementari e via Santa Caterina da Siena;
- L'intersezione tra via Cà di Villa e via dello Sport.

L'obiettivo è quello di mantenere invariato l'assetto della rete per i flussi in uscita dal quartiere e limitare o impedire i flussi entranti con azioni di limitazione del traffico o di divieto ad esclusione dei residenti.

I vari interventi proposti potranno avere diversi livelli di attuazione sul territorio adottando soluzioni di volta in volta più incisive a seconda dell'effetto che se ne ottiene. Appare quindi utile prevedere una fase di monitoraggio delle azioni intraprese al fine di valutarne l'efficacia ed attivare eventualmente la fase successiva.

Vedasi l'Allegato "D.3 – Interventi Campolongo" per gli elaborati grafici e i paragrafi seguenti per la descrizione dettagliata degli interventi proposti.

1.3.1. Interventi in Via Santa Rosa

Via Santa Rosa è utilizzata, in continuità a via Monticano, per attraversare la città da est a ovest e viceversa. Uno degli obiettivi del presente piano è ridurre il traffico di attraversamento in tali vie.

Si propone, in particolare, la realizzazione di un restringimento della carreggiata in due punti diversi di via Santa Rosa, che dovranno essere percorsi a senso unico alternato dando la precedenza al flusso in uscita dal quartiere. Questo intervento mira principalmente a ridurre i flussi di traffico provenienti da est (San Vendemiano/autostrada) dando la precedenza, infatti, ai veicoli provenienti da ovest.

Qual ora a seguito della fase di monitoraggio questa soluzione non dovesse ridurre il traffico di attraversamento proveniente da est, sarà necessario individuare un'altra soluzione più incisiva come la realizzazione di un senso unico o la realizzazione di una zona a traffico limitato.



Figura 23: Restringimento carreggiata in via Santa Rosa

1.3.2. Interventi tra via Monticano e via dei Ciliegi

Per evitare che una parte di veicoli scelga via Monticano per l'attraversamento della città da ovest a est, si propone l'inserimento di un divieto di accesso in via Monticano per i veicoli che provengono da via Manin. Il divieto sarà posto in via Monticano nel tratto dopo via dei Ciliegi, in modo da non impedire l'accesso alle attività commerciali di via dei Ciliegi sul fronte della via Manin. Parallelamente sarà necessario creare una Zona a Traffico Limitato in via dei Ciliegi, per evitare che venga usata alternativamente a via Monticano per l'attraversamento (Figura 24).

In una prima fase la linea 42 del trasporto pubblico urbano non subirà variazioni di itinerario e continuerà a percorrere via Monticano come nella situazione attuale su una corsia preferenziale. In una prima fase, infatti, il blocco in via Monticano per i veicoli provenienti da via Manin sarà realizzato con segnaletica orizzontale e verticale opportuna, che consentirà solo il transito dei mezzi pubblici. Qualora, in fase di monitoraggio, emergesse che i veicoli continuano ad utilizzare via Monticano non rispettando la segnaletica, si potrà prevedere una chiusura della via tramite l'inserimento di un ostacolo fisico. In questo caso sarà necessario rivedere il percorso della linea 42.



Figura 24: Interventi in via Monticano e via dei Ciliegi

1.3.3. Intervento nella rotatoria tra via Monticano e via San Giuseppe

Per segnalare l'inizio dell'area residenziale di Campolongo, si propone la realizzazione una variazione cromatica della pavimentazione stradale nel ramo di via Monticano, nella rotatoria con via San Giuseppe indicando negli autisti dei mezzi a motore la percezione di entrare in una zona residenziale con particolare tutela dell'utenza debole. Questo intervento ha l'obiettivo di ridurre il traffico di attraversamento in via Monticano, disincentivando l'ingresso da est. Sempre in un'ottica di interventi per passi l'eventuale secondo livello è quello di vitare completamente l'ingresso dalla rotatoria verso il quartiere di Campolongo riservandolo eventualmente solo ai residenti. È quindi da realizzarsi in un secondo momento rispetto agli interventi descritti nei Paragrafi 1.3.1 e 1.3.2, e solo se questi non ottengono l'effetto desiderato di ridurre il traffico di attraversamento.



Figura 25: Intervento nella rotatoria tra via Monticano e via San Giuseppe

1.3.4. Interventi di moderazione del traffico e di arredo urbano in via Vital

In via Vital sono previsti alcuni interventi di moderazione del traffico e di arredo urbano con l'ottica, in questo caso, di rallentare i veicoli, aumentare i livelli di sicurezza e riqualificare l'area. In particolare, nell'intersezione tra via Vital, via S. Francesco d'Assisi e via Santa Caterina da Siena si prevede la realizzazione di una rotatoria, con una pavimentazione con colorazione differenziata, per dare un ulteriore elemento di moderazione del traffico (Figura 26). Nel tratto di via Vital di fronte alla scuola primaria, si prevede la realizzazione di un attraversamento pedonale rialzato per proteggere l'utenza debole e una deviazione dell'asse stradale, intervento che potrà essere previsto a carico di privati che intervengono nell'area limitrofa.

Un altro intervento previsto nel quartiere è la realizzazione di un senso unico in via Santa Caterina da Siena e l'inserimento di alcuni stalli per la sosta a lato strada e una pista ciclabile sull'altro (Figura 27).



Figura 26: Intersezione tra via Vital, via S. Francesco d'Assisi e via Santa Caterina da Siena



Figura 27: Interventi di moderazione del traffico e arredo urbano

1.3.5. Sistemazione intersezione tra via Cà di Villa e via dello Sport

L'intervento in oggetto per l'intersezione tra via Cà di Villa e via dello Sport ha come obiettivo quello di intercettare il traffico proveniente da sud e deviarlo su via dello Sport e via San Giuseppe, riducendo quindi il traffico di attraversamento in via Vital. Si prevede per tanto la realizzazione di una rotatoria, con una variazione cromatica della pavimentazione nel tratto di via Ca' di Villa che porta alla zona residenziale del quartiere e l'apposizione dell'apposita segnaletica di indicazione.



Figura 28: Rotatoria tra via Ca' di Villa e via dello Sport

1.4 Monticella

Nel quartiere di Monticella, particolarmente popolato e con la presenza di numerose scuole, si propongono alcuni interventi che hanno come obiettivo la moderazione del traffico e la tutela dei pedoni ed in particolare degli studenti.

Gli interventi proposti prevedono la realizzazione di una rete di sensi unici: in particolare in via Kennedy verso sud, in via M. Cecoslovacchi verso nord, in viale Veneto verso est e via Parilla verso ovest. Tale configurazione crea un anello di percorrenza intorno al quartiere e permette anche il restringimento della carreggiata di tali vie, l'inserimento di percorsi ciclo-pedonali a lato strada e l'inserimento di alcuni stalli per la sosta. In via Kennedy, via Martiri Cecoslovacchi, via Parilla e viale Veneto sono inoltre previsti alcuni interventi di moderazione del traffico come chicanes e la realizzazione di platee rialzate in corrispondenza delle intersezioni dell'area nonché alcune aiuole a verde.

Nell'area scolastica si propone, inoltre, la realizzazione di una zona "Kiss & Ride", ossia un'area di sosta per tempo limitato dove è possibile far salire e scendere gli studenti che potranno accedere alle scuole con un breve tragitto a piedi su un percorso protetto. È stata infatti ampiamente segnalata dagli abitanti del quartiere l'elevato livello di congestione nei pressi delle scuole nelle ore di inizio e fine scuola,

causato dai veicoli che accompagnano gli studenti a scuola. Si propone quindi l'inserimento di tale area per la salita e discesa degli studenti nel giardino comunale tra via Kennedy e via Martiri Cecoslovacchi. Quest'area si configura come un'area di sosta veloce a servizio delle scuole. Nella soluzione ipotizzata, gli studenti accompagnati potranno utilizzare i percorsi pedonali proposti per raggiungere l'area scolastica. Vedasi invece l'Allegato "D.4 - Interventi Monticella" per gli elaborati di dettaglio.

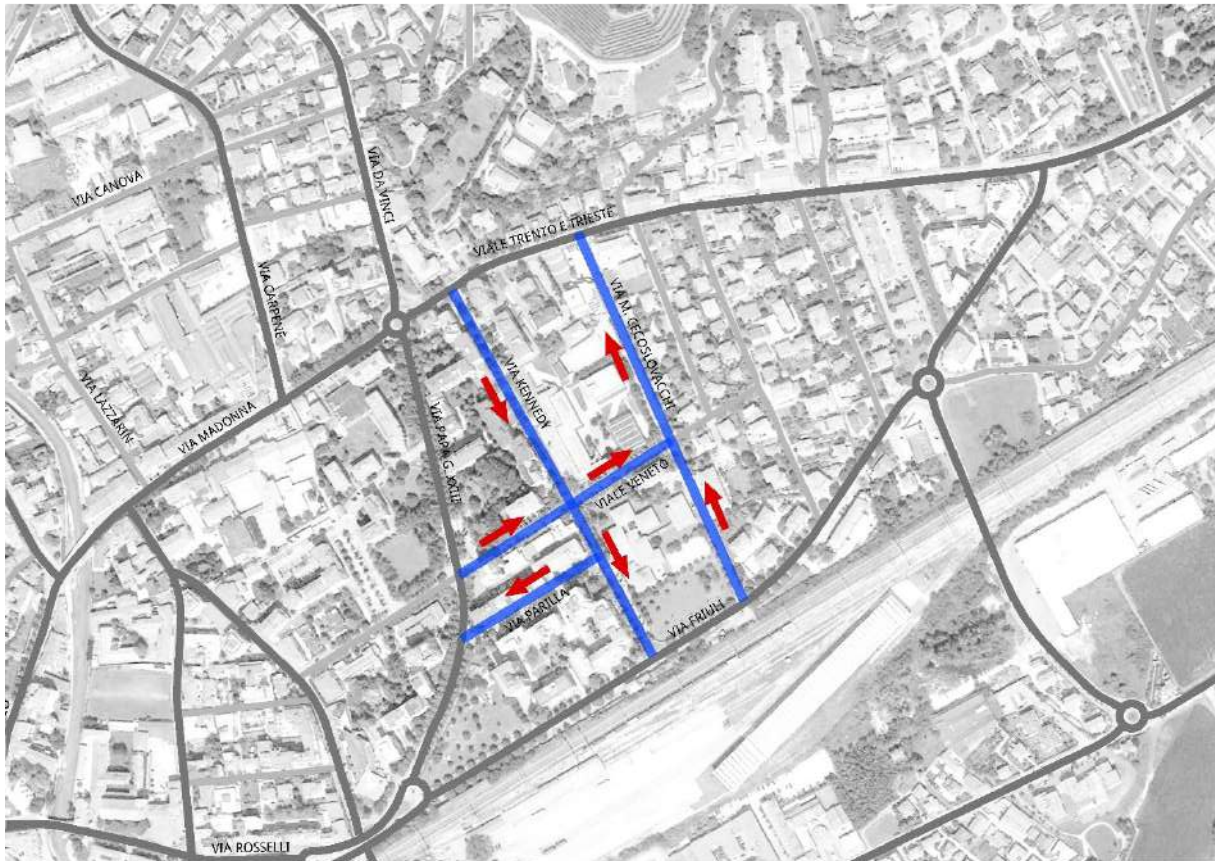


Figura 29: Modifiche alla viabilità proposte nel quartiere Monticella



Figura 30: interventi di moderazione del traffico in via Veneto e via Kennedy



Figura 31: Area "Kiss & Ride" a servizio delle scuole di via Kennedy

2. INTERVENTI SULLA SOSTA

Nel presente capitolo sono descritti gli interventi previsti dal piano sul tema della sosta a Conegliano.

Lo studio sulla domanda e l'offerta di sosta nel territorio di Conegliano ha evidenziato che:

- Ad eccezione delle vie principali del centro di Conegliano in cui i parcheggi hanno un riempimento medio del 80%, gli stalli blu delle vie limitrofe sono poco utilizzati, con percentuali di riempimento giornaliero inferiori al 50%;
- I parcheggi interrati di Corte delle Rose e "Ex shopping center" sono sottoutilizzati durante tutto l'arco della giornata, con percentuali di riempimento massimo del 65%;
- I parcheggi scambiatori di via del Ruio e di via Pittoni sono saturi già alle 8.00 di mattina e utilizzati per più del 50% per una sosta lunga.

Alla luce di tali risultati e del nuovo assetto viabilistico del centro previsto dal piano e in un'ottica di riqualificazione urbana del centro, sono state fatte alcune scelte riguardanti la sosta nel centro di Conegliano e la regolamentazione dei parcheggi scambiatori. Tali considerazioni sono illustrate nei paragrafi seguenti.

2.1 Riorganizzazione sosta nel centro di Conegliano

Il nuovo assetto della viabilità del centro richiede una riorganizzazione della sosta nel centro, per compensare gli stalli blu che verranno tolti in viale Carducci, via Colombo, via Verdi, Piazzale Vespucci e Via Mazzini. L'eliminazione di tali stalli è necessaria per poter garantire la pedonalizzazione di viale Carducci, la moderazione del traffico in via Mazzini e Corso Vittorio Emanuele II, per garantire un buon funzionamento del doppio senso di marcia nell'asse Colombo-Vespucci e per consentire la realizzazione di itinerari ciclo-pedonali nel centro. Complessivamente gli interventi infrastrutturali e di regolazione del traffico proposti nel presente studio comporteranno la riduzione di parte delle aree di sosta, andando a ridurre l'offerta attuale di circa 194 stalli blu. Tenendo però conto dell'effettivo utilizzo di questi parcheggi, per quanto riportato in Tabella 2 (la percentuale di riempimento in alcuni casi è inferiore al 100%), si evince che con l'eliminazione di tali stalli si crea un deficit di 93 posti auto, che dovranno essere ricollocati tra gli stalli liberi presenti nel centro. Dai rilievi è infatti emerso che nel centro di Conegliano vi sono numerosi stalli liberi, sia lungo strada che nei parcheggi interrati, che vanno ampiamente a compensare gli stalli blu che vengono eliminati (Tabella 4 e Tabella 3).

vie	Numero stalli	Numero massimo posti occupati	Stalli che verranno eliminati
viale Carducci	30	30	30
via Colombo/Beccaria	84	42	84
via Verdi (blu)	8	6	8
via Calvi (pezzetto che chiudiamo)	9	9	9
Piazza Vespucci	30	7	30
Via Mazzini/V. Emanuele II	33	33	10
	194	93	184

Tabella 2: Sosta eliminata a seguito degli interventi proposti nel Piano

SOSTA A PAGAMENTO NEL CENTRO			
vie sosta a pagamento	% occupazione	Numero totale stalli	Stalli liberi minimo
Via Gera / Via Frati Cappuccini	95%	97	5
Via Cadorna	52%	23	11
Viale Gorizia / Via Brigata Marche	34%	32	21
P.le S. Caterina / Via C. Colombo	50%	18	9
Piazza Duca D'Aosta / Via Garibaldi	100%	31	0
Via P. Caronelli	36%	25	16
Via G. Marconi	87%	15	2
Via Cavour	54%	28	13
Piazza/via Calvi	95%	65	4
Piazza IV Novembre	100%	5	0
Via XI Febbraio	92%	12	1
Via B. Ongaro	55%	11	5
P.le S. Martino	66%	62	21
Via Rosselli	90%	10	1
Via Cadore / Poste	76%	50	12
Via Fenzi / Via Zamara	22%	32	25
Via Madonna	49%	53	27
Via Cavallotti	50%	10	5
			178

Tabella 3: Occupazione massima sosta a pagamento del centro epurata della sosta eliminata in seguito agli interventi proposti nel Piano

SOSTA A PAGAMENTO - PARCHEGGI INTERRATI			
Aree sosta	Numero stalli	Numero massimo posti occupati	Posti liberi minimo
Ex shopping park	31	5	26
Metropark	33	26	7
Corte delle Rose	243	194	49
		391	81

Tabella 4: Occupazione massima sosta a pagamento parcheggi interrati del centro

Emerge che dei 93 stalli a pagamento eliminati con gli interventi citati, già 81 possono essere reperiti nei parcheggi interrati ed altri 178 in quelli di superficie come esubero di offerta già attualmente. A quanto sopra si aggiunge il tema dei grossi parcheggi scambiatori di via Del Ruo e Pittoni, la cui regolamentazione, descritta nel paragrafo successivo, andrà a liberare una parte dei parcheggi spostando la sosta di lunga durata fuori dal centro, liberando un ulteriore margine di sosta nelle vie centrali di Conegliano.

Per incentivare l'utilizzo dei parcheggi interrati di Corte delle Rose e del Biscione, va comunque prevista l'installazione di segnaletica opportuna che ne segnali la presenza e anche il numero di posti auto liberi nelle varie ore del giorno.

2.2 Regolamentazione dei parcheggi scambiatori di via del Ruio e via Pittoni

I questionari somministrati agli utilizzatori dei parcheggi di via Pittoni e di via del Ruio, hanno evidenziato che tali aree di sosta sono utilizzate per più del 50% per una sosta lunga, di questi il 17-19% degli utilizzatori sostano dalle 5 alle 8 ore e il 31-33% per più di 8 ore. Tali parcheggi contano complessivamente 623 posti auto, di cui quindi più di 300 sono utilizzati per una sosta superiore alle cinque ore. Dai questionari è, inoltre, emerso che il 20% degli utilizzatori sono di Conegliano, mentre i rimanenti 80% provengono dai comuni limitrofi.

È evidente quindi il ruolo attrattore di tali parcheggi (legato ovviamente alla limitrofa stazione ferroviaria) ed alla conseguente generazione di traffico in entrata ed uscita dal centro di Conegliano.

Vista quindi la posizione strategica di tali parcheggi, localizzati nel centro di Conegliano, si ritiene necessaria una regolamentazione della sosta in tali aree finalizzata principalmente all'eliminazione della sosta lunga, liberando una parte degli stalli per metterli a disposizione di chi deve accedere al centro e riducendo i flussi veicolari nella rete centrale.

Per poter cambiare l'utilizzo di questi parcheggi è necessaria sicuramente una regolamentazione a disco orario ma è da valutare anche una tariffazione della sosta almeno per una parte dell'area. La tariffazione mira a favorire la sosta breve e media, ma a penalizzare la sosta lunga che, di conseguenza viene dirottata in altre aree appositamente pensate come più avanti descritte.

Uno schema di regolamentazione e tariffazione, che va comunque condiviso tra amministrazione Comunale e gestore della sosta, potrebbe prevedere una tariffa di fascia B o C nel parcheggio di via Del Ruio e una regolamentazione con disco orario in quello di via Pittoni.

Come anticipato, per la riorganizzazione di questi due parcheggi, risulta propedeutico reperire un'area alternativa che possa essere utilizzata da tutti gli utenti (circa 350) che attualmente utilizzano i parcheggi di via Pittoni e via del Ruio per la sosta lunga.

A tal scopo è necessario individuare degli spazi di dimensioni adeguate e serviti dal trasporto pubblico, che permettano agli utenti della stazione ferroviaria ed in generale del centro cittadino, che necessitano di sostare per lungo tempo, di usufruire di spazi a condizioni agevolate rispetto a quelle che troverebbero arrivando in centro città.

Sono quindi state individuate tre aree di parcheggio localizzate fuori dal centro di Conegliano:

- il parcheggio di via Calpena (Piscine) a nord;
- il parcheggio di via Filzi a sud;
- il parcheggio di via San Giuseppe sempre a sud.

Tali parcheggi sono gratuiti e sottoutilizzati. Per far sì che gli utenti utilizzino tali parcheggi per la sosta si prevede, in accordo con MoM gestore del trasporto pubblico, la realizzazione di un servizio bus-

navetta ad alta frequenza e gratuito, di collegamento tra tali aree di sosta e la stazione ferroviaria. In tale modo si va a creare un'alternativa gratuita per tutti gli utenti che non sono disposti a pagare le nuove tariffe dei parcheggi di via del Ruio e via Pittoni. I dettagli del servizio di bus-navetta proposto sono descritti nel Paragrafo 3.1.

2.3 Inserimento parcheggio in via Nazario Sauro

Nel piano si prevede la realizzazione di un parcheggio in via Nazario Sauro (Figura 32), che conta complessivamente 10 stalli, che andranno ad aumentare l'offerta di sosta nella zona ai margini del centro di Conegliano. È previsto inoltre un percorso ciclo-pedonale che collega tale parcheggio a piazzale San Martino.



Figura 32: Nuovo parcheggio in via Nazario Sauro

3. INTERVENTI SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Nei limiti di competenza del Piano in materia di trasporto pubblico, si propongono alcuni interventi che hanno come obiettivo quello di risolvere alcune criticità del servizio segnalate dai cittadini in occasione degli incontri di quartiere e alcune criticità emerse durante la campagna di indagini. Gli interventi proposti riguardano:

- Realizzazione servizio bus-navetta per collegare i nuovi parcheggi scambiatori al centro di Conegliano;
- Sistemazione della fermata dell'autobus in via XXI Aprile (stazione ferroviaria);
- Realizzazione fermate autobus accessibili (in linea con le indicazioni del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche) localizzate in alcuni punti strategici della città;
- Spostamento fermata vicino alla rotatoria del Cavallino da via Manin a via Colombo;
- Realizzazione di una nuova fermata dell'autobus in via Papa Giovanni XXIII (servita anche dal bus navetta per il centro).

3.1 Realizzazione servizio bus-navetta

In accordo con il gestore del servizio di trasporto pubblico MOM e con l'Amministrazione, si è deciso di valutare la possibilità di realizzazione di un servizio bus navetta, di collegamento tra la stazione dei treni e i parcheggi di via Filzi e via San Giuseppe e il parcheggio delle piscine di via Calpena (intervento collegato a quelli della sosta sopra descritti).

Tale servizio è a disposizione di tutti gli utenti che lasciano l'auto nei parcheggi di via Filzi, via San Giuseppe e via Calpena e che sono diretti alla stazione dei treni o in centro città. Tale servizio sarà inizialmente gratuito, per incentivare tutti gli utenti che abitualmente utilizzano i parcheggi di via del Ruio e via Pittoni, a sostare fuori dal centro. Contestualmente si prevede una tariffazione di queste aree di sosta centrali, che vada a penalizzare la sosta di lunga durata (Paragrafo 2.2) e quindi parallelamente a rendere più appetibile il servizio di bus navetta proposto. L'obiettivo del servizio quindi è quello di spostare la sosta lunga fuori dal centro, liberando una buona parte degli stalli nei parcheggi di via del Ruio e via Pittoni e riducendo conseguentemente il numero di veicoli nella rete e le emissioni da traffico.

Il percorso del bus navetta è illustrato in Figura 33. In particolare, partendo dal parcheggio delle Piscine Comunali il mezzo passerà per via Da Vinci (e al ritorno per via Carpenè), via Papa Giovanni XXIII e poi percorrendo via Americo Vespucci giungerà alla stazione ferroviaria. Il mezzo che parte da via Filzi percorrerà viale Istria, e poi via Pittoni. Si stima che il percorso da via Calpena alla stazione sia di circa 6 minuti, mentre il percorso da via Filzi alla stazione di circa 5 minuti. Il bus navetta avrà una frequenza di circa 8-10 minuti nelle ore di punta, e di 12-15 minuti nelle ore di morbida. Durante le ore di punta non si prevedono delle fermate intermedie, in modo da rendere più rapido il collegamento tra i parcheggi e la stazione ferroviaria, mentre nell'ora di morbida si prevedono delle fermate intermedie.

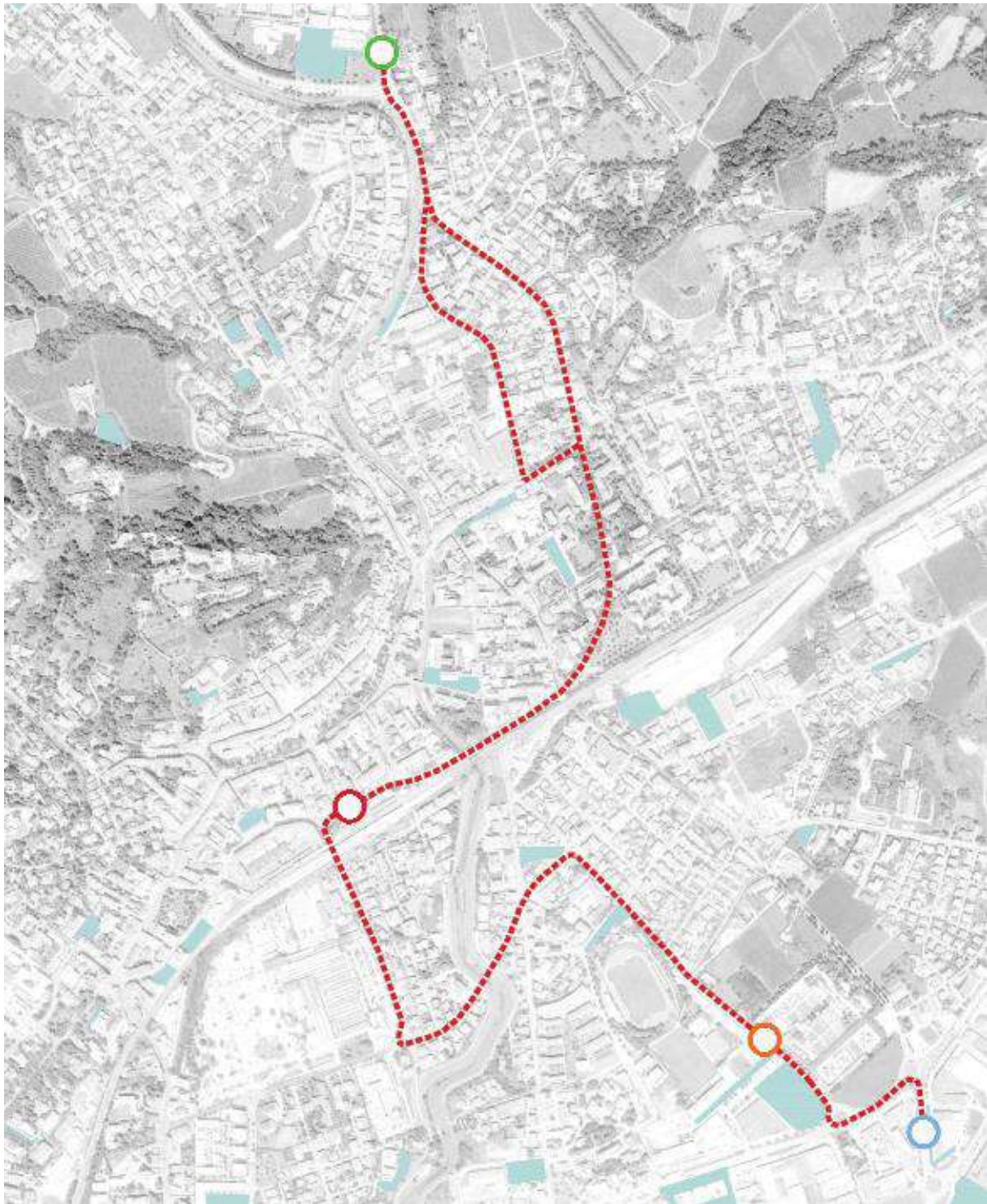


Figura 33: Percorso bus navetta ipotizzato

In particolare, nel percorso di collegamento tra via Filzi e la stazione si prevede una fermata intermedia in viale Istria, mentre nel percorso tra via Calpena e la stazione si prevede una fermata in via Papa Giovanni XXIII e una in via Da Vinci-via Carpenè. Tutte queste fermate sono già esistenti, ad eccezione della fermata in via Papa Giovanni XXIII (vedi Paragrafo 3.4).

I dettagli del servizio verranno definiti in accordo con l'ente gestore MOM. Si ritiene che qualora il servizio bus navetta abbia un buon riscontro sulla popolazione, si potrà aggiungere un nuovo collegamento tra la stazione e un parcheggio a ovest della città (ad esempio il parcheggio della zona industriale Campidui) e uno con un parcheggio ad est (ad esempio il parcheggio di via Maggiore Piovesana).

3.2 Realizzazione di fermate accessibili

Nel Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche del Comune di Conegliano (P.E.B.A.) sono state individuate alcune fermate nel territorio di Conegliano localizzate in punti strategici come ospedali o luoghi di interesse pubblico, che non sono accessibili. Lo schema di fermata proposto dal P.E.B.A., consiste in una fermata con accesso a livello, che consenta agli utenti con ridotte capacità motorie e sensoriali di salire in modo agevole sui mezzi di trasporto pubblico.



Figura 34: Schema fermata accessibile P.E.B.A.

Le fermate che secondo il P.E.B.A. devono essere sistemate per garantire l'accessibilità sono prioritariamente quella fronte stazione dei treni e stazione delle autocorriere, le fermate dell'Ospedale Civile e dell'Ospedale De Gironcoli, la fermata della Nostra Famiglia, quella del Dina Orsi e quella di via Cesare Beccaria. Il Piano prevede la realizzazione di alcune nuove fermate, come in via Bidoli, via Fabbri, via Marcatelli, Piazza Cima.

3.3 Sistemazione fermata in via XXI Aprile

Tra tutte le fermate dell'autobus non accessibili individuate dal P.E.B.A., quella di via XXI Aprile, di fronte alla stazione ferroviaria, è prioritaria sulle altre. La sistemazione di tale fermata si inserisce, infatti, nel progetto di riqualificazione dell'area di fronte alla stazione ferroviaria e nel contesto più ampio di viale Carducci e del centro, e prevede il rifacimento della pavimentazione sul fronte stazione con la contestuale riorganizzazione degli spazi adibiti alla sosta del taxi e dei mezzi di trasporto pubblico, e la realizzazione di un apposito spazio per il deposito delle biciclette sul retro della stazione in via Pittoni (Figura 35).

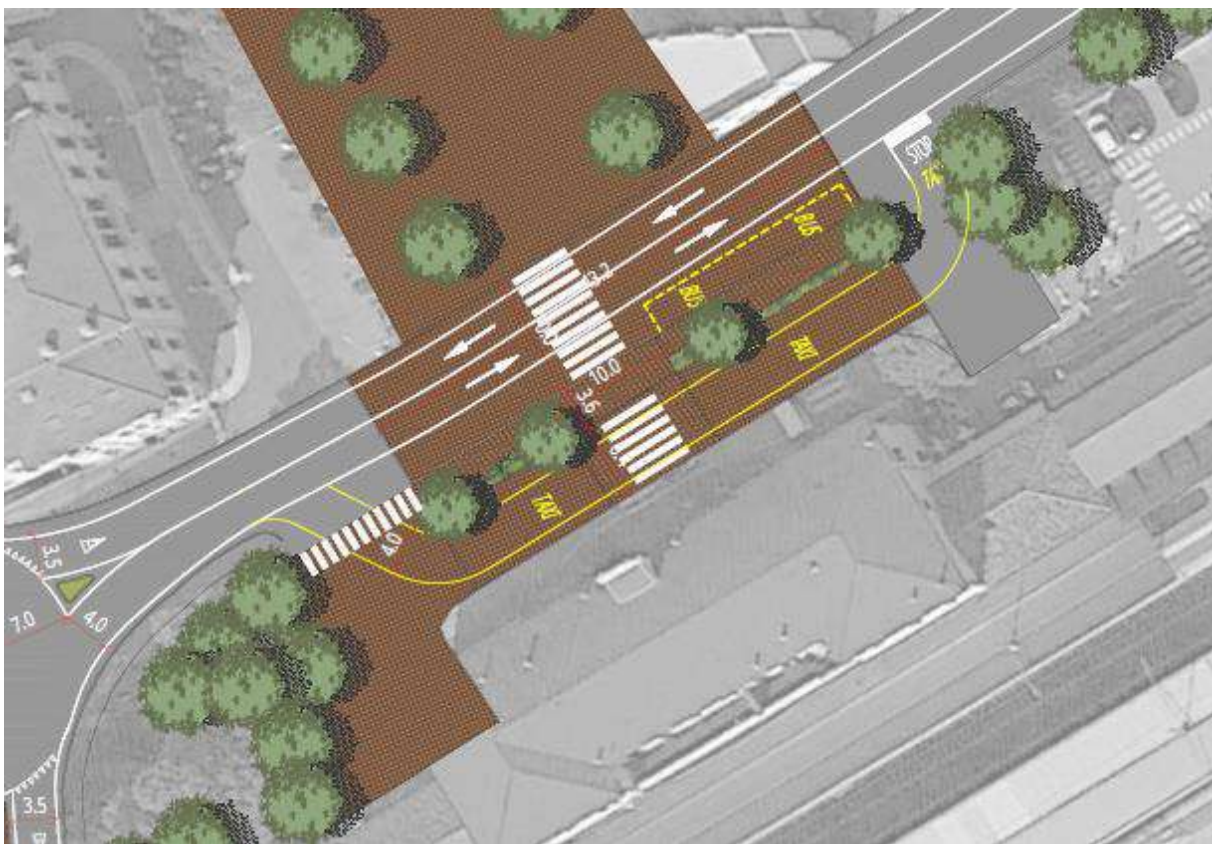


Figura 35: Sistemazione fronte stazione

3.4 Inserimento nuova fermata in via Papa Giovanni XXIII

Attualmente in via Papa Giovanni XXIII non passano linee urbane e quindi non vi sono fermate. Come richiesto dalla cittadinanza, si propone l'inserimento di una nuova fermata del trasporto pubblico in via Papa Giovanni XXIII, in cui fermerà il servizio di bus navetta descritto in Paragrafo 3.1. Il bus navetta non fermerà a via Papa Giovanni XXIII nell'ora di punta della mattina e della sera, ma solo nelle ore di morbida.

3.5 Adeguamento dei percorsi dell'autobus alla nuova viabilità del centro

L'apertura di via Amerigo Vespucci, e tutte le modifiche alla viabilità proposte, richiedono un adeguamento dei percorsi degli autobus sia urbani che extraurbani. In accordo con MOM, si prevede una modifica del percorso di tutte le linee extraurbane, che attualmente percorrono via Mazzini, Corso Vittorio Emanuele II e via Garibaldi per raggiungere la stazione delle autocorriere. Tali linee utilizzeranno via Friuli, e successivamente via Amerigo Vespucci per raggiungere il centro.

Il percorso delle linee urbane rimarrà invece invariato: i mezzi continueranno ad utilizzare via Mazzini, Corso Vittorio Emanuele II e via Garibaldi continuando ad offrire un servizio nel centro storico.

Nel piano si prevede, inoltre, una modifica al percorso della linea 42 che percorre via Manin e raggiunto il semaforo con via Monticano, gira a sinistra in Via Monticano, fino a raggiungere via Settembrini. Tale modifica rientra all'interno degli interventi di salvaguardia del quartiere di Campolongo.

3.6 Spostamento fermata di via Manin

Durante la campagna di indagini e durante gli incontri con la cittadinanza, sono emerse alcune criticità relative alla fermata dell'autobus di via Manin, nei pressi della rotatoria del Cavallino (Figura 36). Per poter garantire la salita e la discesa degli studenti sugli autobus, il tempo di fermata dei mezzi è molto lungo e pertanto si formano lunghe code che peggiorano ulteriormente il funzionamento della rete limitrofa soprattutto nell'ora di punta del mattino. Inoltre, l'attraversamento della strada in modo disordinato da parte degli studenti crea ulteriori rallentamenti al flusso veicolare.

Per risolvere queste criticità, si prevede lo spostamento della fermata in via Colombo, ad una distanza sufficiente dalla rotatoria per non influenzarne il funzionamento, prevedendo le opere necessarie per la salita e discesa degli studenti.



Figura 36: Fermata dell'autobus di via Manin

4. INTERVENTI SULLE PISTE CICLABILI

Alla luce delle considerazioni fatte nella Parte “C - Analisi diagnostica”, si può riassumere che la rete ciclabile esistente è discontinua e in alcuni punti poco sicura. I tratti esistenti sono scollegati tra di loro e pertanto la rete ciclabile non garantisce continuità nel territorio coneglianese. Inoltre, nelle piste esistenti sono stati segnalati dei punti critici e pericolosi, alcuni dovuti alla scarsa manutenzione ed altri ad una errata o assente segnaletica. Questi aspetti contribuiscono a disincentivare l'utilizzo della bici come mezzo alternativo all'auto propria.

Il presente piano si pone come obiettivo principale quello di potenziare la rete ciclabile esistente, al fine di garantire continuità, mediante la realizzazione di percorsi ciclabili o ciclo-pedonali in sede propria e promiscua. La proposta degli itinerari ciclabili è stata fatta anche sulla base di quanto emerso dall'Analisi dell'incidentalità (cfr. Parte “C - Analisi diagnostica”), dalla quale è emerso che vi sono alcune zone critiche per pedoni e ciclisti, in cui negli anni si sono verificati dei sinistri che hanno coinvolto gli utenti deboli. Si tratta di zone dove non ci sono spazi dedicati agli utenti deboli, che costringono i ciclisti a stare sulla carreggiata stradale. Vi sono inoltre anche alcune zone in cui i sinistri si sono verificati per mancanza di attraversamenti pedonali. Tra le vie interessate da un tasso maggiore di incidentalità ci sono viale Italia, viale Venezia, via Ortigara, via Manin, via XI Febbraio, via Mazzini.

Si fa presente che la rete viaria esistente e l'estensione dell'edificato limitano fortemente lo spazio disponibile per poter realizzare una maglia continua di piste ciclabili senza dover andare in deroga a degli standard progettuali e senza dover ricorrere a compromessi sulla rete esistente.

Nel piano sono stati individuati quasi 14 km di nuove piste ciclabili che possono collegare i tratti già esistenti e potenziare la rete ciclabile coneglianese collegando da est a ovest e da nord a sud la città. Le piste proposte sommate a quelle esistenti, costituiscono una rete ciclabile di circa 36 km.

Durante la fase di redazione del piano, le proposte sono state condivise con l'amministrazione che, laddove dove non erano richiesti interventi di tipo infrastrutturale, ha provveduto alla realizzazione di alcune tratte con segnaletica orizzontale (via Ortigara, via Fabbri, etc..).

Alcuni dei percorsi proposti possono essere inseriti rivedendo la distribuzione degli spazi della sede stradale e ricavando su strada un percorso ciclabile monodirezionale di larghezza minima, comprese le strisce di margine, di 1.50m con segnaletica orizzontale.

In altri casi invece gli spazi sono tali da consentire la realizzazione di percorsi promiscui in sede propria. Gli itinerari ciclabili o ciclo pedonali dovranno inoltre essere provvisti delle seguenti opere complementari:

- idonea segnaletica orizzontale e verticale;
- predisposizione di piazzole di sosta attrezzata soprattutto in prossimità dei maggiori attrattori;
- realizzazione di interventi di moderazione del traffico per limitare realmente la velocità massima a 30 km/h nelle sedi stradali utilizzate in promiscuo da biciclette e autoveicoli;

- realizzazione di opere di arredo urbano, come dissuasori e fioriere, per limitare l'invasione degli autoveicoli nelle aree riservate ai ciclisti.

I percorsi proposti sono elencati in Tabella 5 e individuati in Figura 37. Per gli elaborati di dettaglio vedasi l'Allegato "D.4 - Planimetria piste ciclabili".

intervento N.	Localizzazione	Tipologia di percorso	Lunghezza [m]
1	Viale Italia (sud)	Monodirezionale su corsia riservata nella carreggiata	L= 628,00 m lato sud L= 620,00 m lato nord
2	Via Monticano	Monodirezionale su corsia riservata nella carreggiata	L= 330,00 m
3	Via Settembrini	Monodirezionale su corsia riservata nella carreggiata	L= 352,00 lato est L= 315,00 lato ovest
4	Via Galvani	Monodirezionale su corsia riservata nella carreggiata	L= 360,00 m lato sud L= 360,00 m lato nord
5	Via Ortigara	Monodirezionale su corsia riservata nella carreggiata	L= 220,00 m lato sud L= 22,00 m lato nord
6	Via XXVIII Aprile	Promiscuo in sede propria	L= 590,00 m lato sud
7	Via Lourdes	Promiscuo in sede propria	L= 237,00
		Promiscuo in sede propria	L= 210,00 m
8	Via Antoniazzi	Monodirezionale su corsia riservata nella carreggiata	L= 290,00 m
9	Viale XXIV Maggio-via Friuli	Promiscuo in sede propria	L= 200,00
10	Viale XXIV Maggio	Monodirezionale su corsia riservata nella carreggiata	L= 830,00 m lato sud L= 230,00 m lato nord
11	Viale Italia (centro)	Promiscuo in sede propria	L= 710,00 m
12	Via Maggiore Piovesana	Promiscuo in sede propria	L= 690,00 m
		Promiscuo in sede propria	L= 280,00 m
13	Via Fabio Filzi	Monodirezionale su corsia riservata nella carreggiata	L= 230,00 m
14	Via Fabio Filzi-via San Giuseppe	Promiscuo in sede propria	L= 197,00 m
15	Via Risorgimento (SS 51)	Promiscuo in sede propria	L= 760,00 m
16	Via Zamboni	Monodirezionale su corsia riservata nella carreggiata	L= 460,00 m lato sud L= 460,00 m lato nord
		Monodirezionale su corsia riservata nella carreggiata	L= 55,00 m
17	Via Lamarmora	Promiscuo in sede propria	L= 400,00 m
TOTALE			L= 10.036,00
18	Tratta Venezia-Monaco a nord di Conegliano	Da valutare a seconda del contesto e degli spazi (percorso alternativo)	L= 3700,00 m
TOTALE			L= 13.736,00

Tabella 5: Percorsi ciclabili proposti

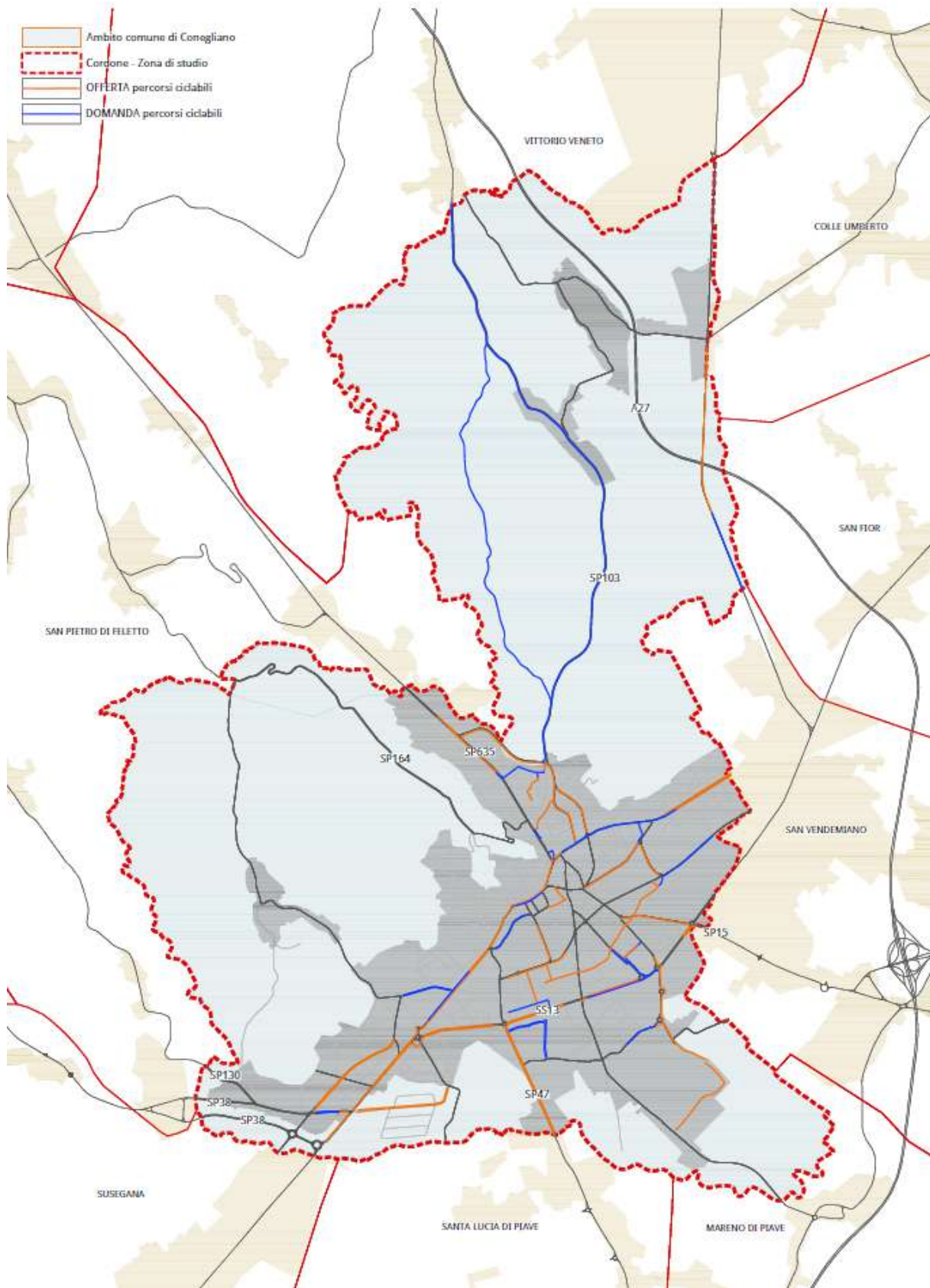


Figura 37: Rete ciclabile esistente e nuovi interventi proposti

5. INTERVENTI NEI QUARTIERI E LINEE GUIDA PER LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO

Uno degli obiettivi del presente piano è quello di salvaguardare i quartieri e le aree residenziali del comune, con l'obiettivo di:

- minimizzare il traffico motorizzato;
- eliminare il traffico di attraversamento;
- limitare le velocità eccessive;
- aumentare la sicurezza e la qualità della vita degli abitanti.

L'obiettivo è quindi quello di creare delle "isole ambientali", ossia delle zone urbane racchiuse tra la maglia della rete veicolare principale, composte esclusivamente da strade locali, in cui prevale la funzione residenziale e in cui vi sono regole di circolazione che limitano le velocità eccessive. Nelle isole ambientali si va quindi a garantire l'integrazione tra le varie categorie del traffico (autoveicoli, pedoni, biciclette), migliorando la vivibilità delle zone stesse. Le isole ambientali si organizzano in Zone 30 (zone con limitazione di velocità a 30 km/h) e Zone a Traffico Limitato (zone con accessibilità consentita a particolari categorie di utenti o veicoli, o limitata ad ore prestabilite). Affiche queste zone diventino delle isole ambientali, è necessario mettere in atto dei sistemi di **moderazione del traffico**, per ridurre la velocità, disincentivare l'attraversamento delle zone residenziali e migliorare la vivibilità del quartiere.

Nel presente piano sono state individuati alcuni quartieri di Conegliano, i cui si propone la realizzazione di isole ambientali, e nello specifico di **Zone 30** o comunque di interventi di **moderazione del traffico**. Le zone individuate sono: il quartiere di Campolongo (in via Vital e via Monticano), Parè (zona di via Einaudi), Monticella (zona via Kennedy e via Martiri Cecoslovacchi), zona Via Stadio, via Maset e via del Lavoro, centro abitato di Ogliano e Scomigo.

Nel quartiere di Campolongo e di Monticella sono state studiate nel dettaglio delle ipotesi di interventi di moderazione del traffico, descritte nei Paragrafi 1.3 e 1.4, mentre nelle altre zone della città sono state individuati i quartieri e le zone dove sarebbe necessaria la moderazione del traffico, senza però formulare delle ipotesi nel dettaglio. Ad esempio, ad Ogliano, centro abitato della zona collinare, si rileva un flusso intenso soprattutto nelle ore di punta caratterizzato da elevata velocità, condizioni che generano evidenti problemi di sicurezza per i quali è necessario prevedere degli interventi specifici. Sono pertanto illustrate in seguito una breve rassegna dei principali interventi di moderazione del traffico attuabili, da seguire come direttive per la progettazione.

Una possibile classificazione degli interventi di moderazione del traffico è la seguente:

- elementi che per la loro presenza forzano il rallentamento e/o comportamenti prudenti (es. dossi, chicanes, rotatorie compatte, separatori centrali, ma anche autovelox, opportune regolazioni semaforiche);
- assetti dello spazio stradale che inducono velocità tendenzialmente più basse (es. carreggiate ridotte, "chiusura" delle prospettive visuali, promiscuità con altri utenti, segnaletica a forte impatto);

- regole di circolazione (es. assenza di priorità alle intersezioni, rete non gerarchizzata, taglio dei percorsi diretti, limitazione delle sequenze rettilinee dei percorsi, Z.T.L.).

Un buon progetto di moderazione del traffico non può limitarsi a scegliere, collocare, e dimensionare correttamente elementi fisici di rallentamento ma deve:

- saper leggere la città che sta attorno alla strada;
- riconoscere le diverse funzioni presenti e gli attori coinvolti;
- comprenderne e misurarne i comportamenti, individuando gli elementi di sofferenza esistenti;
- identificare e valutare le diverse possibili strategie di intervento adatte a rimuovere tali sofferenze;
- ridisegnare un nuovo equilibrio nell'uso degli spazi definendo regole di comportamento per i diversi attori, in maniera da rendere la convivenza possibile e sicura.

5.1 Dossi, attraversamenti rialzati, platee

I **dossi** sono costituiti da elementi in rilievo prefabbricati o da ondulazioni della pavimentazione a profilo convesso. Applicati trasversalmente alla carreggiata stradale, obbligano i veicoli a sormontarli a velocità ridotta. L'efficacia di tale strumento dipende dal posizionamento frequente e regolare sulla strada, in modo da favorire il mantenimento di una velocità costante. I dossi sono gli unici dispositivi di rallentamento esplicitamente previsti dal Codice della strada, che ne definisce altezze massime ed ampiezze minime in funzione delle velocità massime consentite (30, 40 e 50 km/h). I dossi possono essere installati solo su strade con limite di velocità inferiore o uguale a 50 km/h, strade residenziali, parchi pubblici e privati, e residences, mentre ne è espressamente vietato l'uso sugli itinerari preferenziali dei veicoli di soccorso. La categoria di strada residenziale non è in realtà ben definita dai codici, pertanto i dossi risulterebbero di fatto applicabili a tutte le strade urbane purché caratterizzate da prevalenti funzioni residenziali.

Pur essendo abbastanza usati, se ne sconsiglia l'utilizzo in favore degli altri sistemi di moderazione della velocità, in quanto non favorendo un'andatura costante, obbligano i veicoli a continue frenate e successive accelerazioni causando in tal modo maggiori emissioni di scarico e una notevole rumorosità. Inoltre, è il peggiore dei dispositivi dal punto di vista "estetico" e presenta alcune problematiche sia di rumore che di disturbo arrecato alla circolazione dei ciclisti, in particolare una volta che si sono manifestati i primi fenomeni di deterioramento. Il suo utilizzo nei progetti di moderazione è quindi sconsigliato, se non nelle fasi sperimentali.



Figura 38: Dosso di rallentamento

Una ben più positiva e diffusa applicazione dei dispositivi rallentatori basati sulla tecnica dello sfalsamento altimetrico è rappresentata dagli **attraversamenti rialzati** e dalle **platee di incrocio**, i quali hanno il pregio intrinseco di condurre ad un rallentamento esattamente in corrispondenza dei punti dove è necessario avere la massima protezione, quali gli attraversamenti pedonali o le intersezioni, e risultano decisamente meno impattanti sulla circolazione delle biciclette. Il rialzamento della carreggiata permette inoltre una soluzione di continuità tra i marciapiedi.



Figura 39: Attraversamento stradale rialzato



Figura 40: Platea di incrocio

Il Codice della Strada non tratta esplicitamente di tali dispositivi, per i quali occorre quindi fare riferimento alla normativa sui dossi o alle normali prescrizioni sulle caratteristiche geometriche delle strade (D.M. 5/11/2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”). Queste ultime in particolare prescrivono unicamente le pendenze longitudinali massime per le diverse categorie di strade, imponendo in particolare la pendenza massima dell’8% per le strade di quartiere e del 10% per le strade locali.

Potendo variare pendenze, altezza, ed estensione, tali dispositivi possono pertanto essere adattati ad un esteso numero di situazioni. Un caso particolare di attraversamento rialzato è quello ottenuto dando continuità ai marciapiedi in corrispondenza di intersezioni minori, con la creazione di una sorta di “passo carraio”. Questo dispositivo si rivela utile ed efficace nel delimitare gli accessi secondari alle “zone residenziali”, nonché nel garantire maggior comfort ai ciclisti nel caso di piste complanari ai marciapiedi.

5.2 Rotatorie compatte

Il dispositivo delle rotatorie compatte è ormai estremamente diffuso ed utilizzato. Alcuni aspetti critici frequentemente rilevabili nei progetti realizzati, da evitare sono:

- eccessivo arretramento degli attraversamenti pedonali (> 5 mt.) ed assenza dell'isola divisoria che ne garantisce la protezione;
- scarso effetto di rallentamento sulle traiettorie diritte;
- utilizzo di corsie di svolta a destra diretta non giustificate da effettiva necessità;
- sistematica assenza, con poche ma rimarchevoli eccezioni, di elementi di protezione dei ciclisti.

Ai fini dell'utilizzo delle rotatorie nei progetti di moderazione si sottolinea l'ottima efficacia delle rotatorie compatte o minirotaatorie totalmente sopraelevate, soprattutto per quelle di minori dimensioni.



Figura 41: Rotatoria compatta sormontabile

5.3 Riserve centrali su strade a semplice carreggiata (parterre)

Le riserve centrali (parterre) inserite sulle strade a semplice carreggiata permettono di:

- eliminare le manovre di sorpasso, causa primaria dell'incidentalità grave in ambito urbano;
- ordinare i flussi in corridoi più ristretti, con riduzione ed omogeneizzazione delle velocità;
- incrementare significativamente la permeabilità trasversale della strada;
- inserire in modo agevole gli elementi di protezione degli attraversamenti pedonali;

- fornire una possibile fascia di ricovero per ospitare in sicurezza le manovre in svolta a sinistra (fascia polifunzionale centrale).

Una riserva centrale può essere realizzata in molti modi riconducibili a tre tipologie:

- i parterre insormontabili continui, cioè gli spartitraffico tradizionali, sono utilizzabili nelle strade di più ampie dimensioni, dato che devono garantire che le semicarreggiate siano larghe almeno 5,5 m;
- le riserve sormontabili, spesso realizzate in semplice segnaletica orizzontale, inseribili su carreggiate meno ampie, sono meno efficaci delle loro controparti insormontabili per quel che riguarda la dissuasione dei sorpassi, a meno di non ospitare regolarmente elementi come protezioni para pedonali;
- i parterre centrali di tipo semisormontabile, rispetto ad uno spartitraffico tradizionale, presentano il vantaggio di una minore rigidità e di una più semplice inseribilità sulle strade esistenti. È infatti possibile per i veicoli aggirare facilmente eventuali ostacoli sulla carreggiata sormontando il parterre, adottando il dispositivo anche laddove uno spartitraffico tradizionale risulterebbe non realizzabile per motivi geometrici.

Rispetto al Codice della Strada non vi sono esigenze di segnalamento particolare di questo tipo di dispositivo, poiché è assimilabile ad una striscia continua. Ove lo si ritenga preferibile, il parterre potrà anche essere considerato come un'isola di traffico realizzata a raso sulla pavimentazione, nel qual caso esso dovrà essere segnalata da zebratura posta entro le strisce continue di margine, che si interrompe in corrispondenza degli accessi laterali.

Sia nel caso di parterre non sormontabili che semisormontabili non è prevista l'istallazione di segnaletica verticale di passaggio obbligatorio e di delimitazione speciale di ostacolo, non rappresentando detto elemento un ostacolo sulla carreggiata, mentre va prevista in corrispondenza di elementi insormontabili, quali i rifugi per gli attraversamenti pedonali o similari, eventualmente inseriti nel parterre.



Figura 42: Esempi riserve centrali sormontabili e semi sormontabili

5.4 Semaforizzazioni

L'utilizzo attento della semaforizzazione può rivelarsi uno strumento prezioso di moderazione del traffico:

garantendo la sicurezza degli utenti deboli in attraversamento di correnti di traffico importanti;

- imponendo velocità prefissate e/o dissuadendo dall'utilizzo di alcuni itinerari, attraverso una successione di impianti semaforizzati opportunamente regolati;
- aumentando la permeabilità trasversale lungo itinerari a forte componente longitudinale di traffico (es. itinerari di circonvallazione), attraverso efficaci strategie di coordinamento semaforico.

Tale soluzione non è quindi opportuna per le zone residenziali dove trovano maggior applicazione le altre tipologie di intervento.

5.5 Chicanes

Con chicane si intende un disassamento della carreggiata, ovvero la modifica di una traiettoria rettilinea in un percorso tortuoso, che impone agli automobilisti in transito una guida più attenta e un'andatura più lenta. Spesso infatti, gli automobilisti in presenza di una chicane sono obbligati a fermarsi per lasciar passare il veicolo che giunge nel senso opposto. Tali dispositivi sono estremamente semplici ma relativamente poco diffusi in Italia. Sono potenzialmente efficaci nel generare un punto di forte rallentamento in corrispondenza dei punti di ingresso di un quartiere e nel conservare le velocità basse all'interno di un contesto fortemente moderato. Sono dispositivi dal costo relativamente modesto, in particolare se si inseriscono ridefinendo la disposizione della sosta o con la posa di semplici manufatti prefabbricati. Le maggiori problematiche riscontrabili nelle (poche) esperienze applicative sono:

- l'errato posizionamento della deviazione in prossimità di un'intersezione, con conseguente peggioramento delle geometrie dei punti di conflitto e della capacità di attenzione del guidatore;
- le esigenze di circolazione dei veicoli di maggiore dimensione (in genere rappresentati nei quartieri residenziali dai mezzi di raccolta dei rifiuti) che portano ad un eccessivo "rilassamento" della deviazione e ad una conseguente perdita di efficacia del dispositivo;
- la realizzazione di dispositivi eccessivamente laschi con conseguente paradossale effetto di aumento dei comportamenti pericolosi;
- la realizzazione di chicanes su strade a doppio senso di circolazione senza l'adozione di elementi di separazione tra le due correnti, con conseguente innesco di potenziali conflitti frontali.



Figura 43: Esempi chicane in zona residenziale

5.6 Stretteie e sensi unici alternati

Anche in questi casi si tratta di dispositivi poco diffusi come elementi isolati di rallentamento, mentre più comune ed efficace è il loro utilizzo coordinato al fine di migliorare la permeabilità trasversale delle strade.

Per quanto riguarda il senso unico alternato, questi ha, al contrario della semplice strettoia, un ambito di applicazione piuttosto ristretto oltre che variabile nel corso della giornata. Esso risulta poco efficace in caso di scarso traffico (bassa probabilità di incrociare altri veicoli) mentre non può essere utilizzato per volumi appena importanti (creazione di un collo di bottiglia e conseguenti code). Se ne ritiene consigliabile l'utilizzo dove occorre ridurre al minimo assoluto il calibro stradale e la sua frequentazione per massimizzare la permeabilità trasversale. Anche in questo caso è possibile riconoscere, nei pur scarsi esempi applicativi, un problema di conflitto tra mezzi motorizzati e ciclisti all'interno della strettoia, risolvibile creando percorsi ciclabili all'esterno del dispositivo.



Figura 44: Strettoia con senso unico alternato

5.7 Strade “non strade”

Con questo termine si intendono quei particolari assetti, generalmente di spazi pubblici interni a quartieri, non più organizzati attorno all’idea di “corridoi” pensati per le automobili ma su spazi articolati attorno ad una convivenza di differenti funzioni. In sostanza si tratta di organizzare lo spazio pubblico destinato alla circolazione e alla sosta in “stanze” fondendolo così con le altre funzioni (circolazione e sosta pedonale, verde attrezzato, ecc.) secondo una logica di coesistenza e non di separazione, integrando spazi pubblici e privati.



Figura 45: Esempio strade “non strade”

5.8 Schemi e regole di circolazione

L’adozione di specifici schemi circolatori è uno strumento in molti casi essenziale per recuperare, all’interno di una maglia stradale urbana, gli ambiti protetti delle zone residenziale in cui il traffico viene moderato.

Tali zone infatti devono potersi caratterizzare principalmente per:

- assenza di itinerari interni di attraversamento;
- limitazione della lunghezza dei tratti rettilinei all’interno della zona;
- individuazione di “porte di accesso”, convenientemente attrezzate.

Tali schemi circolatori sono spesso utilizzati in presenza di un indesiderato traffico di attraversamento in un quartiere, con la creazione di “labirinti circolatori” che possono risultare talvolta poco leggibili e penalizzare la circolazione ciclabile. Spesso gli stessi obiettivi possono essere perseguiti con esito migliore adottando il semplice ed economico dispositivo di strada del “taglio diagonale” delle intersezioni, che costringe l’utente ad effettuare certi percorsi senza il ricorso a sensi unici, e lasciando piena percorribilità alle biciclette.



Figura 46: Esempio labirinto circolatorio progettato per evitare l'uso della viabilità interna per l'attraversamento (figura sinistra). Esempio taglio diagonale intersezione (figura destra)

6. INTERVENTI NELLE AREE SCOLASTICHE

Nel piano si vuole anche porre l'attenzione a tutte le zone scolastiche di Conegliano, proponendo degli interventi finalizzati alla messa in sicurezza e alla riduzione del traffico nei pressi delle stesse. Durante gli incontri con la cittadinanza sono state, infatti, segnalate varie criticità tra cui il traffico intenso negli orari di inizio e fine scuola, causato dai genitori che accompagnano i figli a scuola, e mancanza di sicurezza per i pedoni e biciclette, dovuti agli scarsi percorsi ciclo-pedonali per raggiungere le scuole oltre alla mancanza di attraversamenti stradali, che costringono gli studenti ad attraversare la strada in modo disordinato creando rallentamenti alla circolazione veicolare e mettendo gli studenti in condizioni poco sicure. Fra i cosiddetti utenti deboli della strada, i bambini, infatti, sono quelli più esposti: minore capacità di vedere gli oggetti in movimento, impulsività, differente grado di concentrazione caratterizzano il loro comportamento nel traffico.

L'obiettivo del presente piano è quello di proporre alcuni interventi tipo, da realizzarsi nei pressi delle scuole elementari, medie e superiori della città, con l'obiettivo di aumentare la sicurezza degli studenti, aumentare l'autonomia di spostamento degli alunni delle scuole creando un sistema ciclo-pedonale funzionale e diminuire il traffico di fronte alle scuole creando degli appositi spazi dove gli accompagnatori possono fermarsi per far salire e scendere gli studenti dai veicoli (zona "Kiss & Ride").

Per le scuole di via Kennedy (Scuola Primaria JF Kennedy, Liceo Statale Marconi e Istituto Comprensivo 2 "G. B. Cima"), visto l'elevato numero di segnalazioni ricevute in occasione degli incontri di quartiere, sono stati proposti alcuni interventi. Nello specifico la realizzazione di marciapiedi e percorsi ciclabili, l'inserimento di attraversamenti pedonali rialzati, e la realizzazione di una zona "Kiss & Ride" (Paragrafo 1.4). Le soluzioni di dettaglio potranno essere progettate in una fase successiva, solo all'interno dei Piani Particolareggiati ed Esecutivi del Traffico.

Per le altre zone scolastiche del comune sono invece proposti alcuni interventi tipo descritti in seguito.

Adeguati attraversamenti ciclabili e pedonali

Devono essere inseriti degli attraversamenti pedonali, ben visibili, per mettere in sicurezza e regolamentare l'attraversamento degli studenti in entrata o uscita dalla scuola. L'attraversamento, dove possibile, dovrebbe essere dotato di isola salva pedoni e il passaggio pedonale, inoltre, deve coincidere con il percorso più diretto.

In corrispondenza dell'attraversamento le condizioni di visibilità devono essere ottimali per garantire l'avvistamento reciproco pedone-veicolo. Gli attraversamenti devono essere pertanto segnalati con opportuna segnaletica orizzontale e verticale, e l'illuminazione pubblica deve essere potenziata. Inoltre, in corrispondenza dell'attraversamento, su entrambi i lati della carreggiata deve essere disponibile un'area di attesa per i pedoni, protetta e non transitabile dai veicoli.



Figura 47: Attraversamento pedonale in area scolastica

Realizzazione di zone "Kiss & Ride"

Le zone "Kiss & Ride" sono delle aree di sosta veloce dove i veicoli degli accompagnatori possono fermarsi per far salire e scendere gli studenti. Tali zone devono essere non troppo distanti dalle scuole, in modo che possano essere raggiunte in sicurezza dagli studenti in qualche minuto a piedi, attraverso dei percorsi ciclo-pedonali o dei marciapiedi protetti. Se l'area "Kiss & Ride" non è vicina alla scuola, gli studenti possono essere affidati ad un servizio di pedibus che li accompagna a scuola in sicurezza.



Figura 48: Zone Kiss & Ride

Realizzazione servizio Pedibus

Il Pedibus, già attivo in collaborazione con l'ULSS in diverse scuole cittadine, rappresenta un'alternativa sicura, divertente ed ecologica al trasporto in auto degli alunni a scuola. Gli alunni e i loro accompagnatori si incontrano in punti prestabiliti (delle vere e proprie fermate) e poi percorrono insieme, a piedi, il tragitto casa-scuola. Gli alunni aspettano il Pedibus alle fermate, contrassegnate da un'apposita segnaletica, dove sono riportati anche gli orari. I bambini vengono accompagnati da genitori o dai volontari, riconoscibili da un apposito segno identificativo.

Tale servizio, ormai attivo in molte scuole del Comune di Conegliano, da un lato va a dare maggiore autonomia nello spostamento agli studenti e dall'altro va a ridurre il traffico nell'area scolastica.



Figura 49: Servizio Pedibus

Chiusura al traffico veicolare negli orari di inizio e fine scuola

Uno dei provvedimenti che possono essere adottati nei pressi delle aree scolastiche è quello di chiudere il tratto di strada antistante l'ingresso della scuola, negli orari di inizio e fine scuola. Indicativamente gli orari di interdizione al traffico dell'area scolastica potrebbero essere dalle 07:45 alle 08:05 e dalle 12:45 alle 13:05, durante i giorni di lezione. Tale intervento riesce a salvaguardare l'incolumità degli studenti, limitare l'inquinamento ambientale e limitare il traffico antistante l'ingresso delle scuole. Questo intervento è già stato attuato in via Toniolo nei pressi della scuola primaria G. Marconi.



Figura 50: Chiusura al traffico veicolare

Collegamento tra le fermate del TPL e le scuole

Per evitare che gli studenti in discesa dai mezzi di trasporto pubblico raggiungano le scuole in maniera disordinata, vanno studiati dei percorsi pedonali preferenziali e ben segnalati. In tale modo tutti gli studenti utilizzeranno il percorso identificato più sicuro e si eviterà che attraversino la strada in modo disordinato invadendo lo spazio dei veicoli e creando situazioni di pericolo.