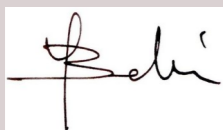


Il presente approfondimento definisce gli schemi funzionali già presentati in precedenza.

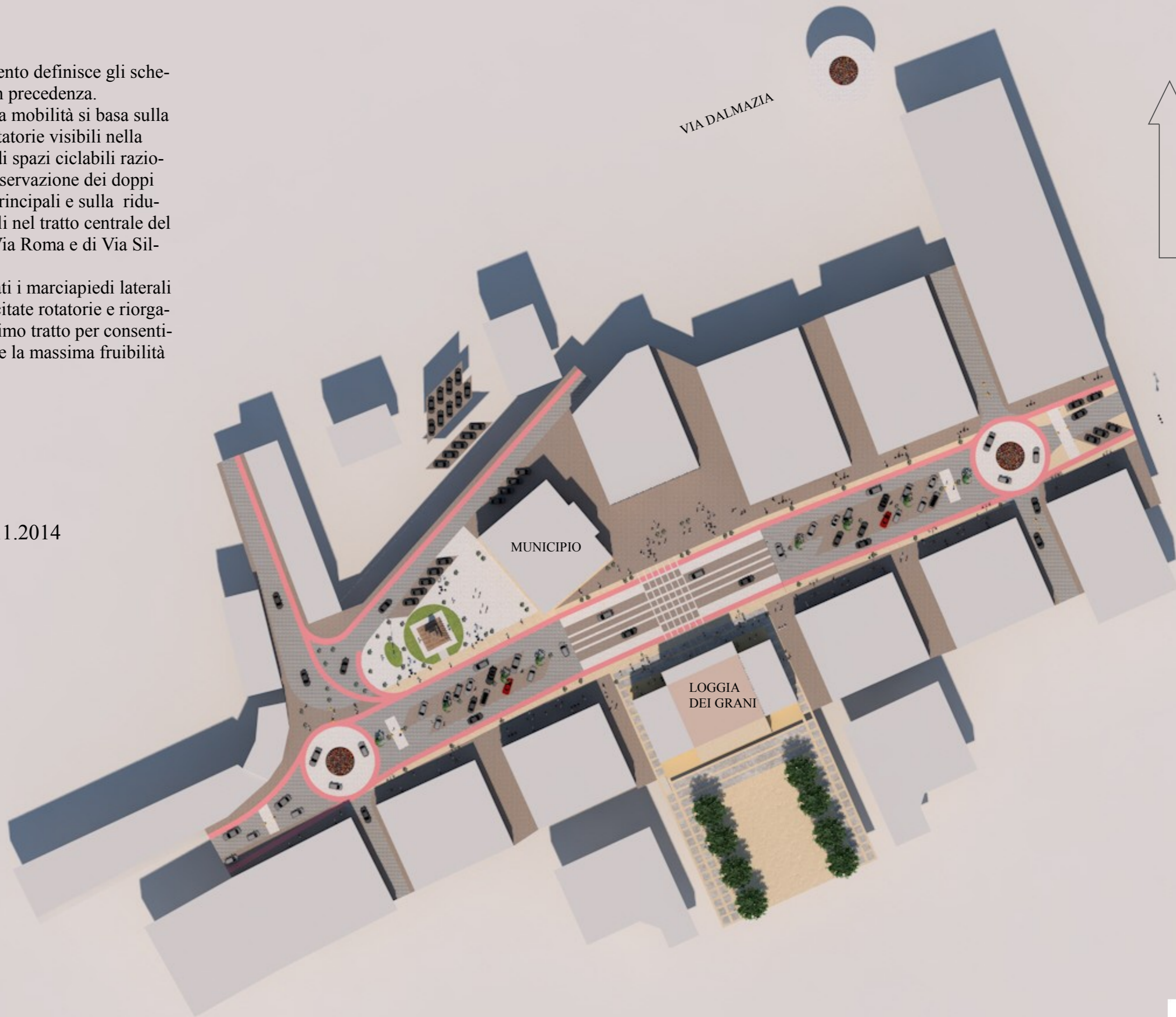
La riorganizzazione della mobilità si basa sulla realizzazione delle quattro rotatorie visibili nella planimetria. Sulla creazione di spazi ciclabili razionali indicati in rosa, sulla conservazione dei doppi sensi di marcia lungo le vie principali e sulla riduzione della velocità dei veicoli nel tratto centrale del Corso tre le due rotatorie di Via Roma e di Via Silvio Pellico.

Vengono, inoltre, allargati i marciapiedi laterali al tratto compreso tra le due citate rotatorie e riorganizzati i parcheggi nel medesimo tratto per consentire l'avvicinamento al Centro e la massima fruibilità dei medesimi.

Ing. Giorgio Bedin



MONTEBELLUNA, 24.11.2014



VIA  
SANTA  
CATERINA







La riorganizzazione della mobilità nel tratto centrale del Corso si basa sulla realizzazione delle due rotatorie come visibili nella planimetria. Sulla creazione di spazi ciclabili razionali, indicati in rosa, sulla conservazione dei doppi sensi di marcia lungo le vie principali e sulla riduzione della velocità dei veicoli nel tratto centrale del Corso tra le due rotatorie di Via Roma e di Via Silvio Pellico. Vengono, inoltre, allargati i marciapiedi laterali al tratto compreso tra le due citate rotatorie e vengono riorganizzati i parcheggi nel medesimo tratto per consentire un facile avvicinamento al Centro e la massima fruibilità dei medesimi.

Nel disegno sono visibili le direzioni possibili di marcia dei veicoli.







Posizionata in corrispondenza di Via Silvio Pellico, questa rotatoria di 22 metri di diametro con isola centrale carrabile, risolve un complesso nodo di traffico e consente di chiudere il tratto seguente del Corso in caso di necessità, senza con questo limitare la mobilità veicolare. Nella tavola si notano gli spazi ciclabili in rosa e quelli pedonali. Nello sfondo si notano i parcheggi, l'arredo urbano del Corso e Piazza Garibaldi (di fronte al Municipio) opportunamente riorganizzata.







La riqualificazione del Corso prevede anche la riorganizzazione di Piazza Garibaldi per aumentarne la fruibilità soprattutto pedonale. La riduzione del verde presso il Monumento genera un maggiore legame del medesimo con la Piazza.







Il tratto del Corso antistante la Loggia dei Grani viene maggiormente riqualificato come area di qualità. Essa viene pavimentata seguendo il disegno già presente nel perimetro della Loggia. I materiali impiegati consentono anche il transito dei veicoli a velocità ridotta (20 km/h). Le fasce più larghe di colore chiaro in blocchetti di dolomia visibili nel disegno (affiancate alle fasce di cubetti di porfido) costituiscono l'area di attesa per la salita e la discesa dai mezzi pubblici. Le due fasce centrali di porfido costituiscono le corsie di transito delle auto nel momento della fermata dei mezzi pubblici ai quali vengono riservate quelle adiacenti più esterne. La collocazione dei parcheggi in asse al Corso consente il ritorno dei veicoli, ottenendo così, la massima flessibilità di movimento. A lato degli spazi ciclabili vengono ricavate due fasce per la sosta delle biciclette e per ospitare elementi di arredo urbano (fioriere). È possibile chiudere al traffico anche solo il tratto di fronte alla Loggia, senza perdere l'accesso ai vicini parcheggi e penalizzare la mobilità di veicoli.







La zona antistante la Loggia dei Grani assume il carattere di una piazza di qualità, ma transitabile anche dagli automezzi ad un velocità ridotta (20 km/h). Questo consente di avere la massima fruibilità nell'accesso alle aree di sosta collocate nelle vicinanze lungo il Corso. Una chiara individuazione dei percorsi pedonali, ciclabili e veicolari, su tutto il tratto centrale del Corso, costituisce un forte richiamo rivolto ad una mobilità sostenibile lungo tutto il tratto.







Il tratto del Corso antistante la Loggia dei Grani viene maggiormente riqualificato come area di qualità. Essa viene pavimentata seguendo il disegno già presente nel perimetro della Loggia. I materiali impiegati consentono anche il transito dei veicoli a velocità ridotta (20 km/h). Le fasce più larghe di colore chiaro in blocchetti di dolomia visibili nel disegno (affiancate alle fasce di cubetti di porfido) costituiscono l'area di attesa per la salita e la discesa dai mezzi pubblici. Le due fasce centrali di porfido costituiscono le corsie di transito delle auto nel momento della fermata dei mezzi pubblici ai quali vengono riservate quelle adiacenti più esterne. La collocazione dei parcheggi in asse al Corso consente il ritorno dei veicoli, ottenendo così, la massima flessibilità di movimento. A lato degli spazi ciclabili vengono ricavate due fasce per la sosta delle biciclette e per ospitare elementi di arredo urbano (fioriere). È possibile chiudere al traffico anche solo il tratto di fronte alla Loggia, senza perdere l'accesso ai vicini parcheggi e penalizzare la mobilità di veicoli.







Posizionata in corrispondenza di Via Roma - Via Pastro, questa rotatoria di 22 metri di diametro con isola centrale carrabile, risolve un importante nodo di traffico e consente di chiudere il tratto seguente del Corso in caso di necessità, senza con questo limitare la mobilità veicolare. Nella tavola si notano gli spazi ciclabili in rosa e quelli pedonali. Nello sfondo si notano i parcheggi ricavati in asse al Corso. I Marciapiedi vengono allargati su entrambi i lati del Corso per consentire un agevole doppio flusso di pedoni. Nel disegno si nota la grande luminosità naturale del marciapiede di destra rispetto a quello di sinistra. Situazione presente durante tutto il periodo dell'anno ma con effetti particolari d' inverno.

