



MONTEBELLUNA - NOVEMBRE 2011

Cultura, mobilità, viabilità e vivibilità

Il convegno si propone di esaminare problematiche e fornire indicazioni e proposte relative alla mobilità, alla viabilità in generale ed alla vivibilità dei centri abitati. L'approccio non è solo tecnico, urbanistico e funzionale, ma si sforza di analizzare anche gli aspetti culturali, comportamentali e paesaggistici.

Il tentativo è quello di conquistare una visione razionale ed olistica di questi temi, considerando che l'approccio settoriale o anche interdisciplinare, non sono più sufficienti ad accompagnare lo sviluppo (che deve essere transdisciplinare) verso un futuro sostenibile.

Vengono esaminati alcuni problemi viabilistici di ampio interesse come la Pedemontana o la Circonvallazione o altre opere infrastrutturali di minor impatto, ma non di minore importanza. La mobilità ciclabile e pedonale e i fattori di qualità urbana delle infrastrutture. Le modalità di sistemazione polifunzionale dei centri storici e delle piazze.

E'anche il tentativo di calare nella realtà Montebellunese i concetti affrontati con visioni a breve, medio e lungo termine.

Il punto di vista è quello del cittadino utente e attento che vorrebbe migliorare la qualità dell'ambiente in cui vive per sé e per gli altri.

I contenuti prendono spunto dalle analisi e dalle proposte scaturite in sede di campagna elettorale amministrativa condotta dalla Lista "ECOLOGIA e PROGRESSO".

L'iniziativa vuole dare continuità all'impegno civico assunto dalla Lista per contribuire alla crescita culturale, sociale e della qualità urbana e infrastrutturale del Comune di Montebelluna.

ECOLOGIA2010@LIVE.IT

(N.B. I numeri di pagina inserite nel testo, si riferiscono alle due sequenze delle slide di presentazione allegate)

Ecologia e Progresso

Conferenza. CULTURA, MOBILITA', VIABILITA E VIVIBILITA'

Auditorium della Biblioteca Comunale di Montebelluna, 29.11.2011.

Premessa

Riteniamo che ogni azione progettuale sia sempre un fatto culturale. E quindi, che ampie conoscenze siano necessarie per affrontare correttamente anche i temi legati alla mobilità ed alle strutture viarie, per giungere, alla fine, ad una buona vivibilità.

Prima parte – Viabilità generale e interventi specifici

Il territorio comunale di Montebelluna è ben organizzato per quanto riguarda la viabilità "verticale" (da Sud a Nord), mentre in direzione "orizzontale" (da Est ad Ovest) l'unica direttrice completa è quella di Via Piave-Corso Mazzini-Via XXX Aprile. Il sempre più consistente traffico su questa direttrice è stato mitigato dagli interventi migliorativi della "minicirconvallazione" Sud (Via Galilei-Via Sansovino e Via Santa Caterina), non ancora completati, e dalla più ampia circonvallazione Nord (SR Feltrina-Rotatorie di Cornuda e SR 667 per Padova), per i veicoli pesanti, sulla quale sono stati deviati ormai da anni. Ma riteniamo che il carico di traffico sulle prime due direttrici citate, abbia raggiunto livelli di guardia. Infatti, si stanno formando pericolose deviazioni attraverso le strade urbane poste a Nord di Corso Mazzini e attraverso quello poste a Sud di Via Sansovino.

Riteniamo, quindi che si debbano completare quelle esistenti o individuarne di nuove in modo da distribuire i flussi di traffico "orizzontale" su più direttrici. E' necessario completare la "minicirconvallazione" Sud con una rotatoria all'incrocio con Via Ospedale ed una seconda di fronte all'Ospedale, verso Ovest, e continuare la direttrice fino alla Vecchia Feltrina e oltre mediante il sottopasso della Ferrovia posto in prolungamento di Via Galilei, sistemazione di Via Cal Piccole, sottopasso della Feltrina Nuova, sistemazione di Via Bacchieghe e chiusura verso la nuova Rotatoria della Cantina Sociale Montelliana.

Rimane fondamentale la costruzione della Circonvallazione Sud, dalla rotatoria "da Ciccio" fino alla Feltrina, collegandola alla principali strade incrociate ed alla zona industriale, seguendo il tracciato interessato dalla linea dell'alta tensione da 380 KV. In corrispondenza del centro abitato di San Gaetano, la Circonvallazione verrebbe completamente in trincea o in galleria artificiale. La Circonvallazione, inoltre, potrebbe essere continuata ad Est fino a collegarsi alla S.R. Schiavonesca, risalendo lungo la Zona Industriale di Venegazzù in Comune di Volpago. Un'altra deviazione utile può essere ricavata a Nord di Corso Mazzini con partenza da una nuova rotatoria da costruire in corrispondenza di Boccacavalla, sistemazione di vicolo Boccacavalla continuazione lungo il piede delle Rive, creazione di una salita simmetrica a quella di Via Groppa, sottopasso con un tratto di galleria artificiale di Via Mercato Vecchio e collegamento con Via Foresto, per la discesa all'Ospedale o a Posmon. Quest'ultima direttrice si collega anche a Caerano attraverso Via Rive. (pag. 02 - i collegamenti orizzontali proposti sono in rosso).

In una visione complessiva (pag. 03), non è ipotizzabile che la Pedemontana con i suoi due caselli Est e Ovest di Montebelluna, possa assumere anche una qualche funzione di Circonvallazione Sud, in quanto troppo spostata a Sud, soprattutto in direzione Ovest. Quindi non è possibile sospendere l'iter di progettazione della Circonvallazione, anche perché, all'apertura del casello Est, si aggiungerà ulteriore traffico diretto a Montebelluna.

Se si accetta l'impostazione fin qui descritta, si possono descrivere più dettagliatamente, alcuni interventi più urgenti e possibili, in coerenza con l'impostazione medesima.

1) Si ritiene urgente il tratto di Circonvallazione che colleghi Via Trevignano con Via Villette, la Zona Industriale e la Feltrina, anche in previsione dell'apertura del casello Est della Pedemontana (pag. 04-05).

2) Si ritiene utile la costruzione del sottopasso della Ferrovia nella posizione sopra descritta in quanto garantisce un secondo attraversamento della Ferrovia lungo una importante direttrice che ne è priva, riqualificando, nel contempo, l'area Est della Ferrovia. A completamento della direttrice è necessario riqualificare Via Cal Piccole fino alla Feltrina Vecchia (pag. 06).

3) Ai fini della sicurezza è opportuno costruire la rotatoria su Boccacavalla per consentire l'accesso a Biadene da Sud, provenendo dalla Feltrina da Nord e l'accesso a Vicolo Boccacavalla e quindi alla esistente Bretella di Collegamento alla Feltrina verso Nord. Questa sistemazione, consente di eliminare l'interruzione di Via Montello in direzione Biadene. Si deve, inoltre, prevedere anche la realizzazione di razionali piste ciclabili su Via Montello (pag. 07).

4) Un'altra opera ritenuta urgente, per ragioni di sicurezza, è la sistemazione degli innesti sulla Feltrina di Via Groppa e della Feltrina Vecchia proveniente dal Passaggio a livello sulla Feltrina Nuova. La progettazione di una terza corsia sia in corrispondenza di Via Groppa che in corrispondenza della seconda deviazione (provenendo da Nord) dalla Feltrina per Biadene, potrebbe risolvere bene i due innesti, con spese contenute ed occupazione di terreni già disponibili. In un secondo momento potrà essere realizzata, più a Nord, dietro alla caserma dei VV. FF., la bretella di collegamento tra la Feltrina e la Provinciale per Crocetta, al fine di sottopassare agevolmente la Ferrovia, deviare il traffico passante per il centro di Biadene sulla Feltrina medesima e collegare agevolmente a tutte le strade la Caserma dei VV. FF. eliminando il semaforo (pag. 08).

Nei tratti in trincea, la sistemazione sia della pedemontana che della Circonvallazione, dovrebbe essere indirizzata ad ottenere apprezzabili risultati ambientali. Si tratta infatti di strade che avranno una notevole incidenza nel territorio ed è possibile che lo possano anche valorizzare. Nei tratti in trincea si suggerisce la costruzione di attraversamenti di una certa qualità architettonica, la piantumazione intelligente di essenze arboree adeguate per dimensione e posizione in modo da ottenere, assieme ad una ridotta necessità di manutenzione, piacevoli scenari verdi da visuali interne al tracciato e barriere verdi per visuali dall'esterno con effetto di schermatura (pag.09).

Seconda parte – Piste ciclabili

Per le piste ciclabili, è necessario distinguere fra quelle collocate internamente ai centri abitati e con funzioni di uso prevalentemente quotidiano, da quelle collocate esternamente ai centri medesimi e ad uso prevalentemente turistico e di svago.

Per quelle interne ai centri abitati e di uso alternativo alle auto, la tipologia adottabile è quella a due corsie separate e collocate ai lati esterni del carreggiata, con andamento secondo il senso di marcia dei veicoli.

Per quelle esterne è ottimale uno spazio unico a due corsie completamente separato dalla strada principale.

Il tratto della Fonda (ex Ferrovia ora in abbandono) potrebbe assumere la caratteristica di "autostrada ciclabile" di collegamento delle ciclabili provenienti da tutte le strade incrociate.

In rotatoria le biciclette dovrebbero poter accedere come le auto, in quanto l'interferenza con i veicoli si riduce al momento dell'ingresso in rotatoria. La qualità delle ciclabili (regolarità del fondo, continuità del percorso, indicazione delle deviazioni, raccordi dei dislivelli, stalli di parcheggio, sottopassi stradali, ecc.) è fondamentale per un uso diffuso della bici in sicurezza. (pag. 10-11-12-13-14).

Terza parte – Rotatorie, sottopassi e Centri urbani

Nei centri urbani, le intersezioni a rotatoria possono essere eseguite con misure ridotte, 18 metri di diametro e isola centrale ribassata e transitabile, quindi poco impattanti e inseribili su aree pubbliche di superficie limitata. Una segnaletica ridotta all'essenziale, inoltre, consente una grande visibilità. Anche nelle grandi rotatorie le bici possono

entrare nella rotatoria stessa. Le rotatorie sono elementi urbani di notevole leggibilità, per cui vanno considerate come opere architettoniche oltre che infrastrutturali. Gli attraversamenti pedonali vanno eseguiti in sicurezza utilizzando un salvagente (aiuola) centrale alla carreggiata, in modo da spezzare l'attraversamento in due fasi. L'eliminazione delle zebra consente la precedenza ai veicoli. L'adozione delle nozioni descritte consente di progettare una sistemazione del tratto di Corso Mazzini dal Viale Bertolini fino a Via Roma. Mediante l'inserimento di tre minirotatorie e di piste ciclabili separate per senso di marcia e gli attraversamenti con precedenza alle auto, il tratto descritto di Corso Mazzini diventa zona Trenta con fluidità del traffico veicolare ed un prevalente uso ciclopedonale dell'area (pag. 15-16-17-18). Uno scenario interessante collegato anche alla necessità di avere un percorso pedonale di collegamento tra il Centro Studi ed il Corso Mazzini, si ottiene valorizzando e pedonalizzando Via Dante Alighieri (pag. 19).

La creazione di un'aiuola centrale alla carreggiata con leggera deviazione delle corsie di marcia, consente di rallentare i veicoli in prossimità dei centri abitati e contemporaneamente di garantire un attraversamento pedonale e/o ciclabile in sicurezza (pag. 20).

Nei centri abitati è importante la permeabilità delle aree pubbliche ai pedoni ed ai ciclisti che devono poter andare anche in contromano, sottopassare strade trafficate e muoversi in sicurezza entro aree a traffico limitato. Le aree centrali devono essere prive di barriere architettoniche, convogliare adeguatamente le acque piovane e consentire percorsi comodi, razionali e in sicurezza. Nei centri abitati pedonalizzati, non è necessario vietare completamente l'accesso ed il parcheggio delle auto, se limitato e rispettoso delle caratteristiche del luogo (pag. 21-22-23).

Adottando le nozioni precedenti si propone una sistemazione del Centro del Quartiere Bertolini. Attualmente interessato da attraversamenti veicolari di notevole disturbo (Via Malipiero e Via Vivaldi), si propone di invertire la gerarchia degli utilizzatori dell'area centrale e di parte delle vie di accesso, mediante anche una diversa finitura della pavimentazione rispetto all'asfalto, limitando la velocità dei veicoli e creando delle traiettorie privilegiate per le biciclette che si muovono in ambito del quartiere o verso il Centro Cittadino. Una fontana centrale può costituire un elemento ordinativo della mobilità. Un'esigenza rimane l'attraversamento in sicurezza di Via Sansovino, per la quale si propone un sottopassaggio ciclopedonale. (pag. 24-25-26-27-28).

Da una verifica della disponibilità di parcheggi nell'ambito del Quartiere Bertolini risulta la presenza di un numero considerevole di stalli scoperti che non vengono mai utilizzati, da aggiungere a quelli ricavabili nell'area Sansovino. Si ritiene inutile, quindi l'occupazione di ulteriore area attualmente a verde da destinare a parcheggio da porre a disposizione del nuovo Liceo. Le corriere a servizio dell'intero Centro Studi, possono essere ospitate con ingresso da Via Sansovino e uscita sul medesimo. Rimane invece prioritario il sottopasso di via Sansovino, anche ad uso dei numerosi studenti, oltre che del Quartiere e dei parcheggiatori medesimi. (pag. 29).

Giorgio Bedin 348.2306616 Ecologia e Progresso

CULTURA, MOBILITÀ, VIABILITÀ E VIVIBILITÀ

ANALISI E PROPOSTE
PER IL COMUNE DI

MONTEBELLUNA

INCONTRO ORGANIZZATO DA

ECOLOGIA E PROGRESSO

BIBLIOTECA COMUNALE
MARTEDI 29 NOVEMBRE 2011
ORE 20.45

RELATORE

GIORGIO BEDIN

CON IL CONTRIBUTO
DI

**LEONARDO
SARTOR**

**RAFFAELE
FAVARETTO**

**GIANCARLO
ANDREOLI**

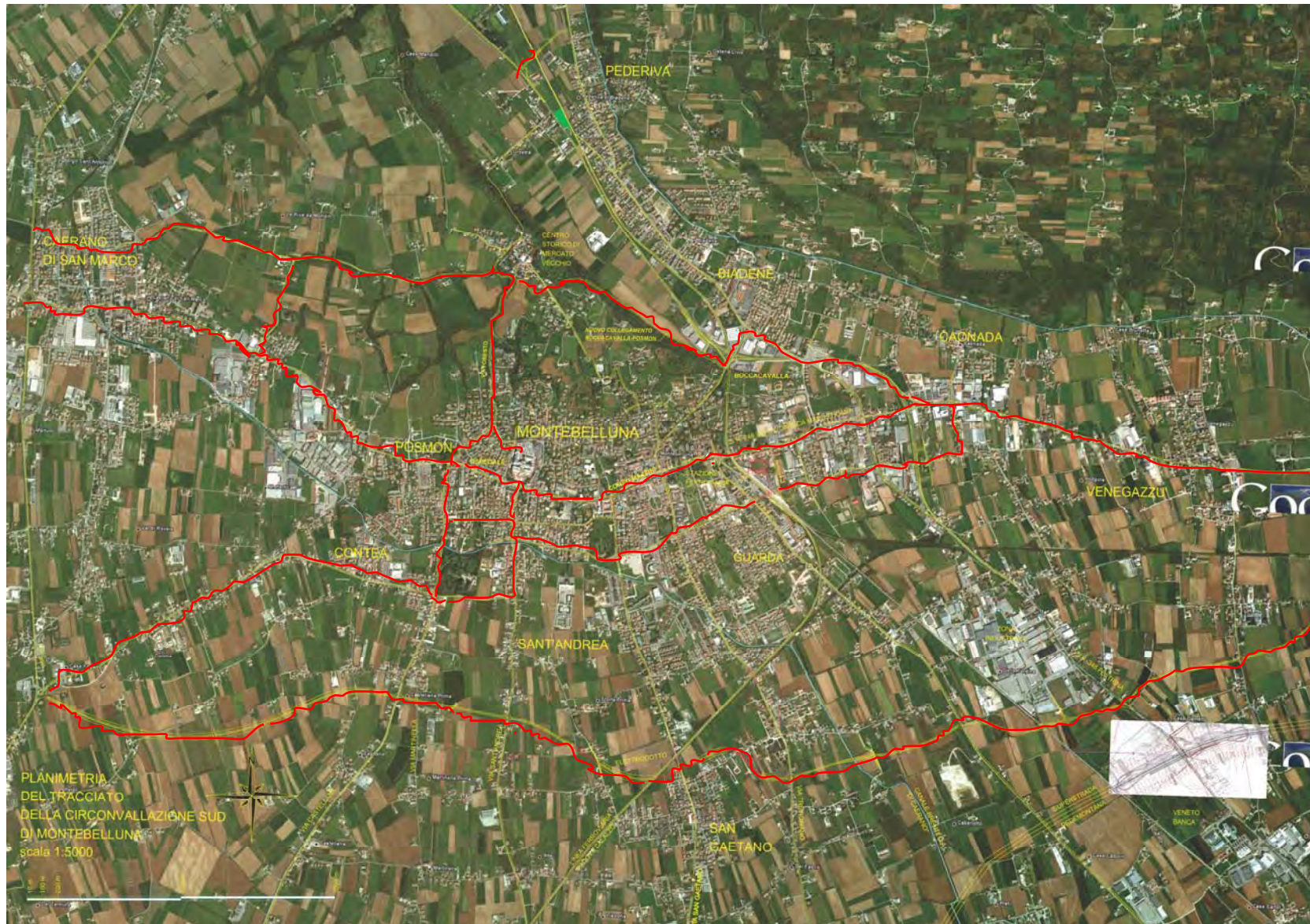
Ing. Giorgio Bedin

11 di 36

ECOLOGIA2010 @LIVE.IT

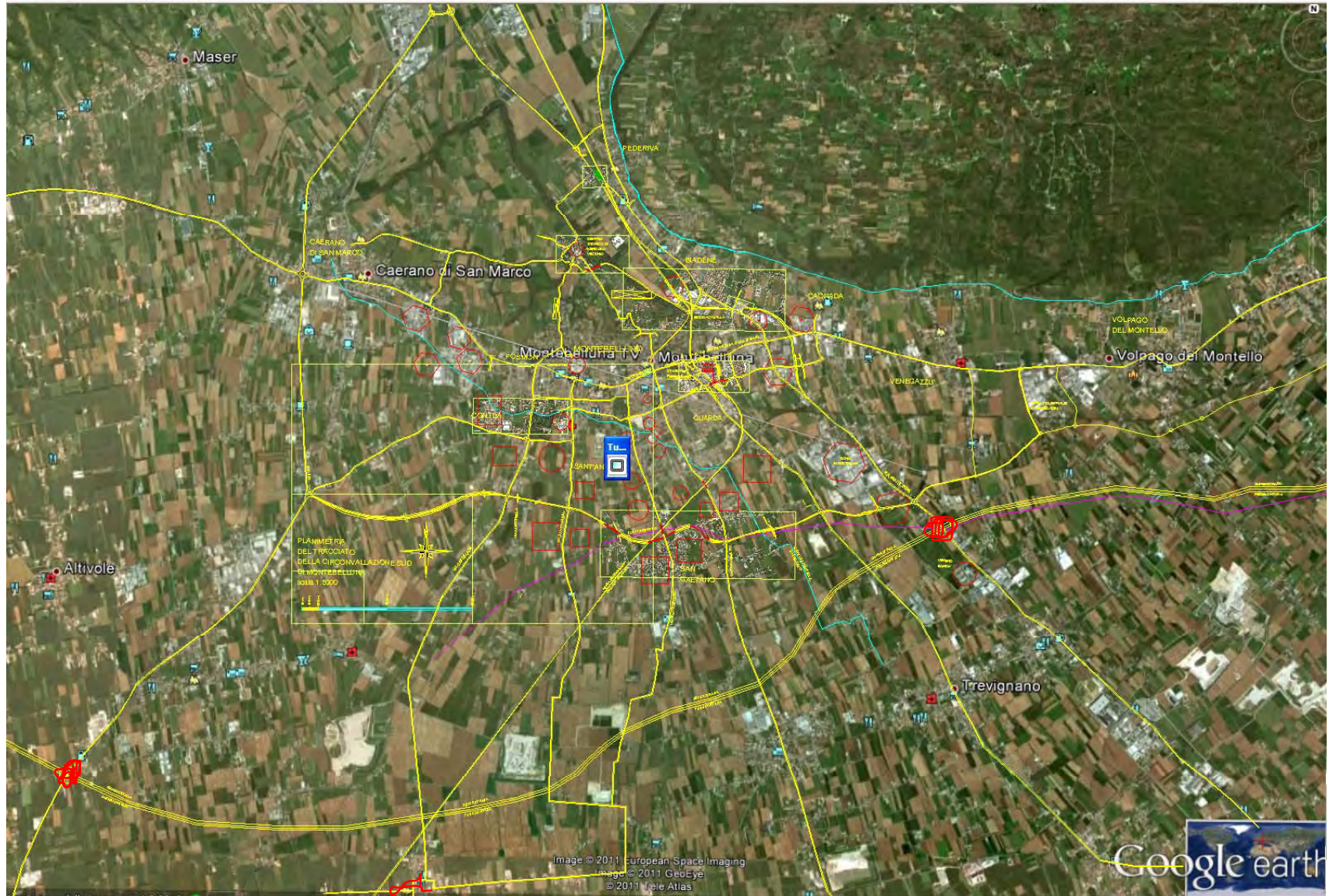


MONTEBELLUNA - NOVEMBRE 2011 – CULTURA, MOBILITA', VIABILITA' E VIVIBILITA'



ASSETTO VIARIO COMUNALE

Ing. Giorgio Bedin



Relazione tra la Circonvallazione Sud e l'autostrada Pedemontana, la quale data la posizione del tracciato non può fungere da Circonvallazione. Le due uscite ai caselli Est ed Ovest incrementeranno il traffico nella viabilità ordinaria di Montebelluna. Esso può essere mitigato solamente con la Costruzione della Circonvallazione nel tracciato proposto.



Attraversamento della Circonvallazione a San Gaetano con sottopasso di Via Storta, della Ferrovia, di Via San Gaetano e di via Lazzaretto. Collegamenti a rotonda con Via Sant' Andrea, Via Trevignano e Via Villette. Se possibile, l'interramento di circa 1,5 chilometri di linea ENEL con l'eliminazione di tre tralicci, migliora il tracciato della strada e l'ambiente.

ASSETTO VIARIO COMUNALE

Ing. Giorgio Bedin



Relazione tra il tracciato della Circonvallazione Sud, la Pedemontana e la Zona Industriale. Con uno svincolo aperto, la Pedemontana può assumere la funzione di circonvallazione Sud di Volpago del Montello.

ASSETTO VIARIO COMUNALE

Ing. Giorgio Bedin



MONTEBELLUNA
NOVEMBRE 2011
CULTURA, MOBILITA',
VIABILITA' E VIVIBILITA'



Sottopasso della Ferrovia
ricavato in continuazione
con Via Galilei e
collegamento a Via
Zecchinel, i parcheggi e Via
Gazie-Cal Piccole





MONTEBELLUNA - NOVEMBRE 2011 – CULTURA, MOBILITA', VIABILITA' E VIVIBILITA'

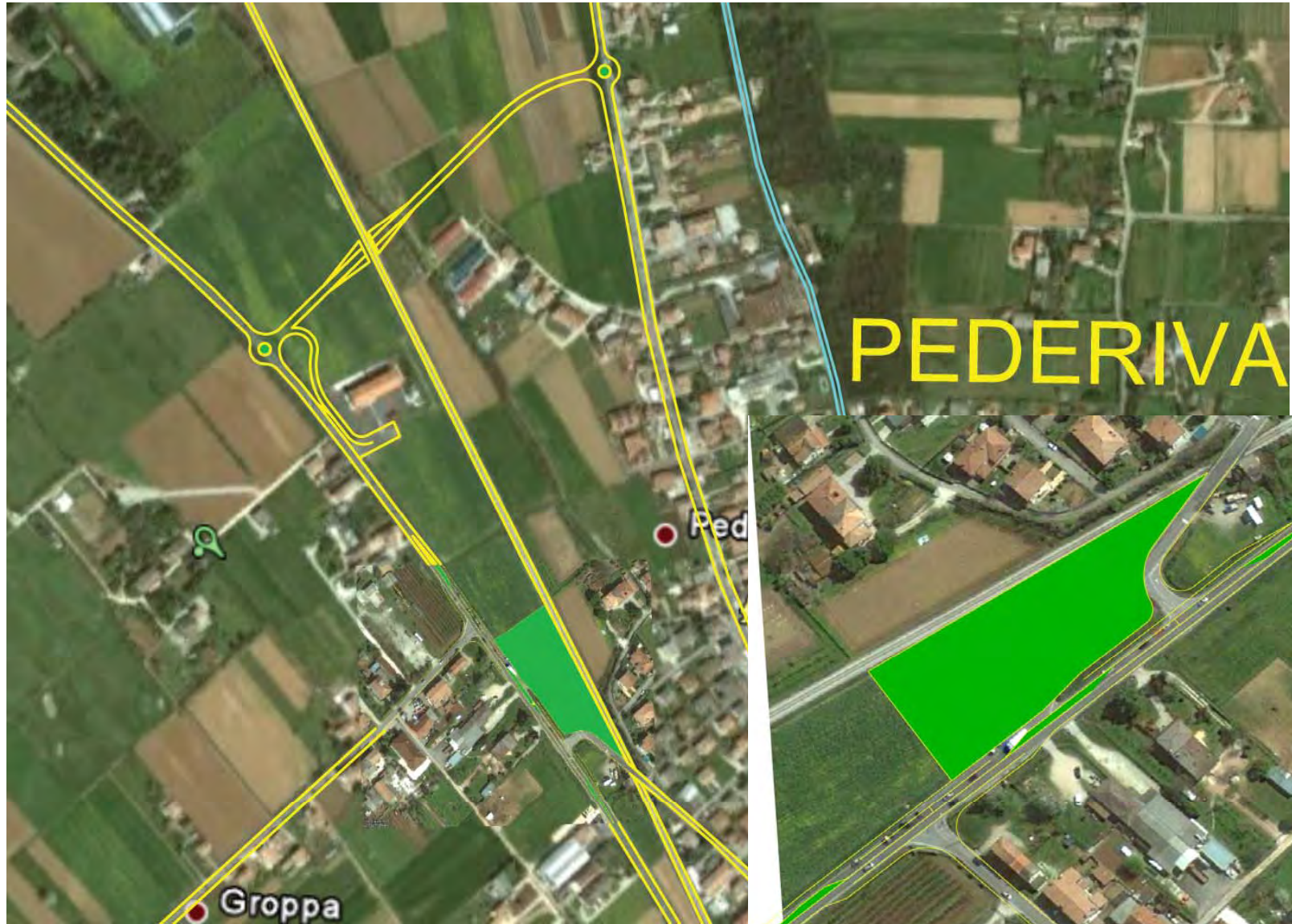
Un collegamento viario tra Posmon-Ospedale e Boccacavalla-Feltrina toglie anche traffico passante per Mercato Vecchio. Il Centro Storico di Mercato Vecchio può essere valorizzato, anche a favore della mobilità ciclopedonale.





Bretella di collegamento tra la S.P. Crocetta-Biadene e la S.R. Feltrina, con sottopasso della Ferrovia e collegamento dei VV.FF.

Incrocio con Via Groppa mediante creazione della terza corsia sulla S.R. Feltrina.



ASSETTO VIARIO COMUNALE

Ing. Giorgio Bedin



UN RACCORDO POCO IMPATTANTE TRA LA PEDEMONTANA E LA S.R. FELTRINA



La Circonvallazione Sud e la Pedemontana come le vorremmo.

ASSETTO VIARIO COMUNALE

Ing. Giorgio Bedin



VERSATILITA' DI MEZZI UTILIZZABILI NELLE AREE CICLABILI



UNA BICICLETTA ACCESSORIATA PER L'USO CITTADINO



RACCORDI CICLABILI IN ENTRATA ED USCITA DALLA ZONA 30



RACCORDI CICLABILI IN ENTRATA ED USCITA DALLA ZONA 30

SPAZI CICLABILI

Ing. Giorgio Bedin



MONTEBELLUNA - NOVEMBRE 2011 – CULTURA, MOBILITA', VIABILITA' E VIVIBILITA'



AUTOSTRADA CICLABILE



AUTOSTRADA CICLABILE



AUTOSTRADA CICLABILE



LA PISTA CICLABILE FUORI DAI CENTRI ABITATI

SPAZI CICLABILI

Ing. Giorgio Bedin



MONTEBELLUNA - NOVEMBRE 2011 – CULTURA, MOBILITA', VIABILITA' E VIVIBILITA'



PISTE CICLABILI SU STRADA CON TRAFFICO IMPORTANTE



BICICLETTE IN ROTATORIA



BICICLETTE IN ROTATORIA



BICICLETTE IN ROTATORIA

SPAZI CICLABILI

Ing. Giorgio Bedin



MONTEBELLUNA - NOVEMBRE 2011 – CULTURA, MOBILITA', VIABILITA' E VIVIBILITA'



BICICLETTE IN USCITA DALLA ROTATORIA



GIARDINI A LINDAU



SCULTURE A LINDAU



IL CENTRO STORICO PEDONALE DI LINDAU

Ing. Giorgio Bedin



BICICLETTE IN ROTATORIA

SPAZI CICLABILI



MONTEBELLUNA - NOVEMBRE 2011 – CULTURA, MOBILITA', VIABILITA' E VIVIBILITA'



SOTTOPASSO CICLABILE E PEDONALE



SCALA CICLOPEDONALE



DEVIAZIONE PER LE BICICLETTE



SPAZI PER PARCHEGGIO

SPAZI CICLABILI

Ing. Giorgio Bedin



MONTEBELLUNA - NOVEMBRE 2011 – CULTURA, MOBILITA', VIABILITA' E VIVIBILITA'



LE INFRASTRUTTURE VIARIE SONO IMPORTANTI ELEMENTI URBANI



PUBBLICAZIONE DEL PROGETTO DI UNA NUOVA ROTATORIA



ROTATORIA URBANA DA 18 m DI DIAM. CON CORONA TRANSITIBILE



ROTATORIA URBANA DA 18 m DI DIAM. CON CORONA TRANSITIBILE

INTERSEZIONI A ROTATORIA

Ing. Giorgio Bedin



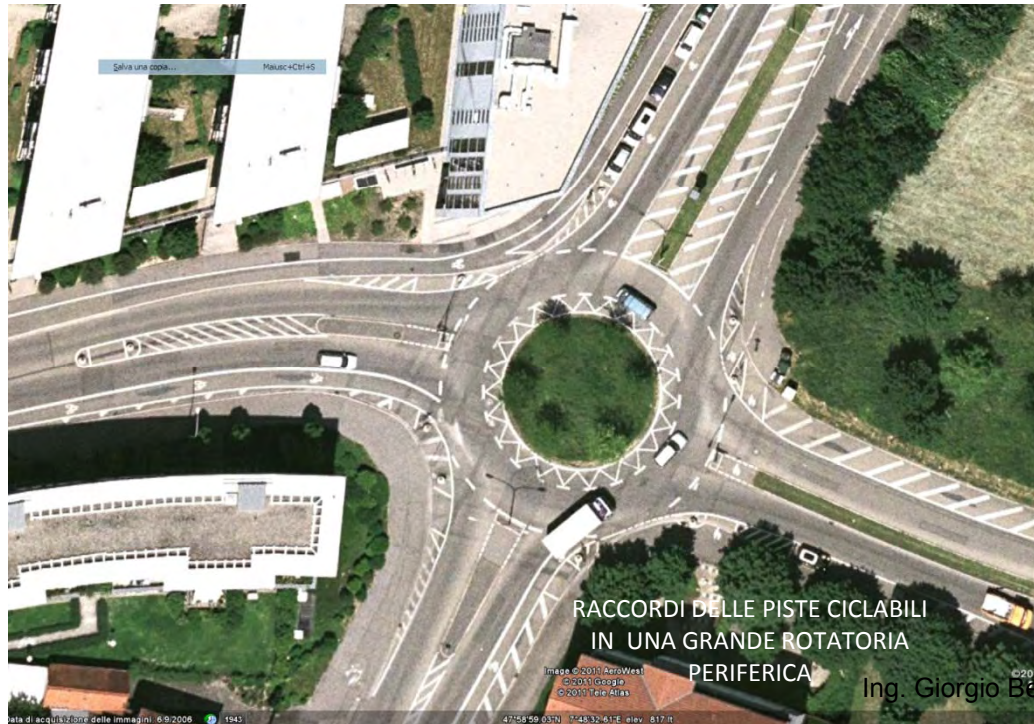
MONTEBELLUNA - NOVEMBRE 2011 – CULTURA, MOBILITA', VIABILITA' E VIVIBILITA'



ROTATORIA URBANA DA 18 m DI DIAM. CON CORONA TRANSITABILE



ROTATORIA URBANA DA 18 m DI DIAM. CON CORONA TRANSITABILE



RACCORDI DELLE PISTE CICLABILI
IN UNA GRANDE ROTATORIA
PERIFERICA

Ing. Giorgio Bedin



INSERIMENTO AMBIENTALE E SEGNALETICA DI ROTATORIA URBANA

INTERSEZIONI A ROTATORIA



MONTEBELLUNA - NOVEMBRE 2011 – CULTURA, MOBILITA', VIABILITA' E VIVIBILITA'



ATTRAVERSAMENTI PEDONALI PRESSO UNA ROTATORIA URBANA



ATTRAVERSAMENTI PEDONALI PRESSO UNA ROTATORIA URBANA
CON PRECEDENZA AI VEICOLI



SEGNALETICA DEI PERCORSI CICLABILI



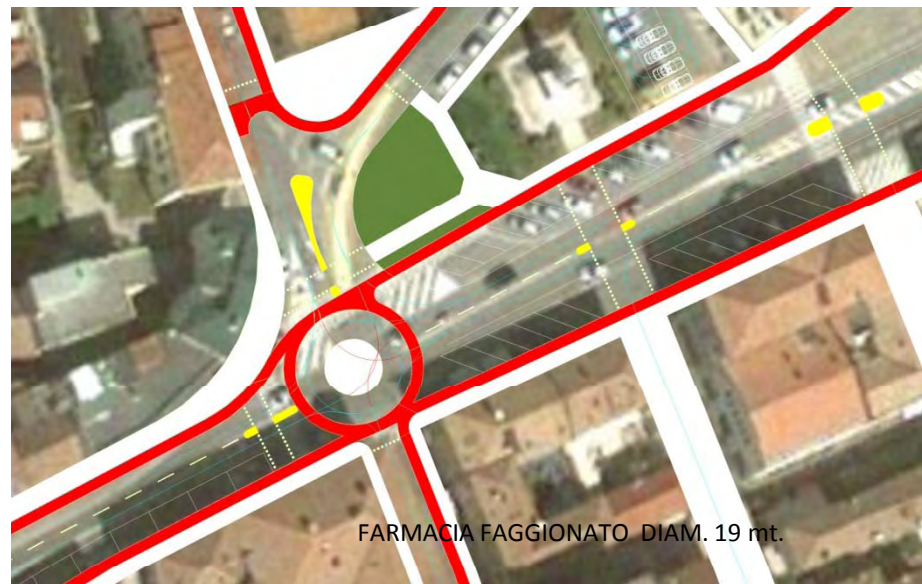
ATTRAVERSAMENTI PEDONALI PRESSO UNA ROTATORIA URBANA
CON PRECEDENZA AI VEICOLI

INTERSEZIONI A ROTATORIA

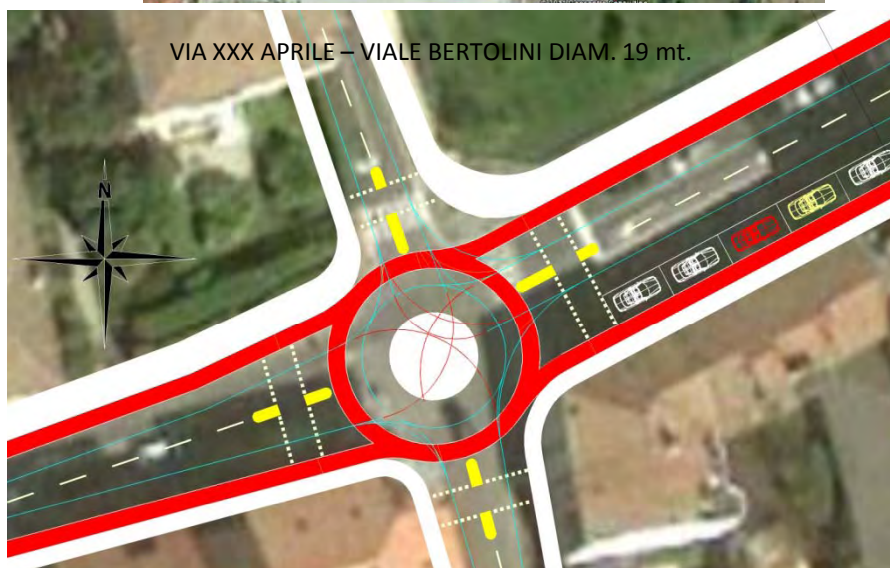
Ing. Giorgio Bedin



MINIROTATORIA URBANA DIAM. 14 mt CON SPAZI CICLABILI
PADOVA VIA GIOVANNI BOCCACCIO



FARMACIA FAGGIONATO DIAM. 19 mt.



VIA XXX APRILE – VIALE BERTOLINI DIAM. 19 mt.



CORSO MAZZINI - VIA ROMA DIAM. 19 mt.

INTERSEZIONI A ROTATORIA

Ing. Giorgio Bedin



SISTEMAZIONE DI CORSO MAZZINI - VIA XXX APRILE, CON LE TRE MINIROTATORIE DA 19 mt. DI DIAM. E SPAZI CICLABILI NEI DUE SENSI DI MARCIA. ZTL TRA VIA CAVOUR E LA GALLERIA VERGANI, CIRCA 285 MT. PEDONALIZZAZIONE DI VIA DANTE ALIGHIERI

INTERSEZIONI A ROTATORIA

Ing. Giorgio Bedin



MONTEBELLUNA - NOVEMBRE 2011 – CULTURA, MOBILITA', VIABILITA' E VIVIBILITA'



ARREDO URBANO DI SEGNALAZIONE DI INIZIO CENTRO ABITATO CON RALLENTAMENTO A GIMKANA E ATTRAVERSAMENTO PEDONALE CON PRECEDENZA AI VEICOLI



ARREDO URBANO DI SEGNALAZIONE DI INIZIO CENTRO ABITATO CON RALLENTAMENTO A GIMKANA E ATTRAVERSAMENTO PEDONALE CON PRECEDENZA AI VEICOLI



ZONA 20 CON TRANSITO E PARCHEGGIO DI VEICOLI



Gb, requiem per le strisce pedonali
Icona Beatles Abbey road, superate a giro boa 60 anni

(ANSA) - LONDRA, 31 OTT - Requiem per le strisce pedonali bianche e nere: le icone mondiali rese famose dai Beatles, co-star della copertina dell'album Abbey Road, le classiche 'zebre' sono diventate superate al giro di boa dei 60 anni. Le campane a morto suonano dal Regno Unito dove vennero introdotte nel 1951. Sessant'anni dopo, l'impazienza degli automobilisti le sta rendendo un fossile del passato. Negli ultimi anni in Gran Bretagna mille strisce sono state abolite o sostituite con semafori e luci lampeggianti.

MOBILITA' NEI CENTRI ABITATI

Ing. Giorgio Bedin



MONTEBELLUNA - NOVEMBRE 2011 – CULTURA, MOBILITA', VIABILITA' E VIVIBILITA'



STRADA URBANA CON DIVIETO DI ACCESSO AI VEICOLI MA LIBERO PER LE BICICLETTE



SOTTOPASSO STRADALE PEDONALE E CICLABILE



SOTTOPASSO STRADALE PEDONALE E CICLABILE



PARCHEGGIO INTERRATO IN CENTRO STORICO

MOBILITA' NEI CENTRI ABITATI

Ing. Giorgio Bedin



MONTEBELLUNA - NOVEMBRE 2011 – CULTURA, MOBILITA', VIABILITA' E VIVIBILITA'



PAVIMENTAZIONE UNIFORME DI CENTRO STORICO PEDONALIZZATO E USCITA DAL PARCHEGGIO SOTTERRANEO



PAVIMENTAZIONE UNIFORME DI CENTRO STORICO PEDONALIZZATO E CICLABILE CON ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE



PAVIMENTAZIONE UNIFORME DI CENTRO STORICO PEDONALIZZATO E CICLABILE



PAVIMENTAZIONE UNIFORME DI CENTRO STORICO PEDONALIZZATO CON PENDENZE E CUNETTE DI EVACUAZIONE DELLE ACQUE PIOVANE



MONTEBELLUNA - NOVEMBRE 2011 – CULTURA, MOBILITA', VIABILITA' E VIVIBILITA'

PAVIMENTAZIONE
UNIFORME DI VIA
DI ACCESSO A
CENTRO STORICO



PAVIMENTAZIONE UNIFORME DI VIA DI ACCESSO A CENTRO STORICO



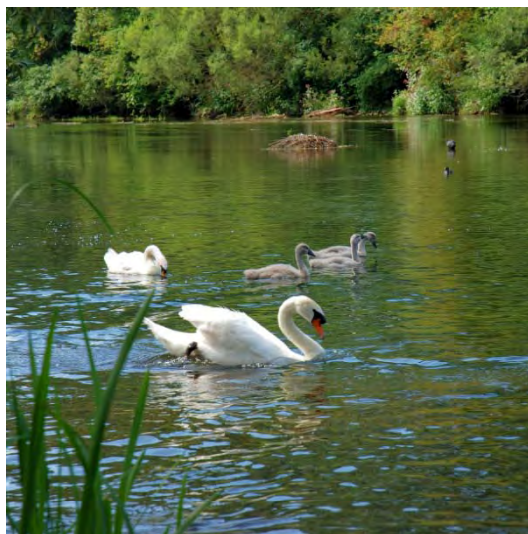
CENTRO STORICO PEDONALIZZATO MA CON POSSIBILE ACCESSO
ALLE AUTO



CENTRO STORICO PEDONALIZZATO MA CON POSSIBILE ACCESSO
ALLE AUTO, CON RIDUZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE
E OPERE DI SMALTIMENTO DELLE ACQUE PIOVANE

MOBILITA' NEI CENTRI ABITATI

Ing. Giorgio Bedin



IMMAGINI DALLA BICICLETTA

Ing. Giorgio Bedin



MONTEBELLUNA - NOVEMBRE 2011 – CULTURA, MOBILITA', VIABILITA' E VIVIBILITA'



IMMAGINI DALLA BICICLETTA

Ing. Giorgio Bedin



CULTURA, MOBILITÀ, VIABILITÀ E VIVIBILITÀ

ANALISI E PROPOSTE
PER IL COMUNE DI
MONTEBELLUNA



INCONTRO ORGANIZZATO DA
ECOLOGIA E PROGRESSO

BIBLIOTECA COMUNALE
MARTEDI 29 NOVEMBRE 2011
ORE 20.45

RELATORE
GIORGIO BEDIN

CON IL CONTRIBUTO
DI

LEONARDO
SARTOR

RAFFAELE
FAVARETTO

GIANCARLO
ANDREOLI

ECOLOGIA2010 @LIVE.IT

Ing. Giorgio Bedin 36 di 36
GRAZIE PER L'ATTENZIONE