

7.2. Proposte di intervento sulla viabilità principale (tronchi)

In questo paragrafo vengono presentati dei materiali che illustrano alcuni criteri di intervento finalizzati al recupero di sicurezza in diversi ambiti della viabilità comunale dove si registra una certa ricorrenza di incidenti con danni alle persone evidenziata con l'analisi dell'incidentalità (cfr. par.4.3). Si tratta di situazioni in cui i livelli di conflitto fra le componenti di mobilità "forte" (traffico veicolare di auto e veicoli commerciali) e di mobilità "lenta" (pedoni, biciclette, autoveicoli in manovra locale) sono particolarmente accentuate.

Nelle situazioni dove la separazione delle componenti di traffico non è possibile (e/o opportuna) e dove è necessario gestire al meglio le condizioni di promiscuità, risultano particolarmente efficaci gli interventi di moderazione del traffico (traduzione più o meno adeguata del termine inglese *traffic calming*).

In termini generali gli interventi di moderazione del traffico hanno lo scopo di configurare la strada in modo da condizionare i comportamenti incentivando la riduzione delle velocità di punta.

Le rotonde compatte, restringimenti ottici e/o fisici delle corsie, canalizzazioni e isole salvagente sono fra le soluzioni più semplici e più efficaci che vengono proposte anche in alcuni ambiti della viabilità di Belluno. Nel capitolo relativo alla classificazione funzionale della rete sono state illustrate alcune soluzioni di carattere generale per la moderazione del traffico; in questo paragrafo si individuano in via preliminare alcuni interventi praticabili in situazioni specifiche particolarmente significative.

Più in particolare vengono presentate la documentazione fotografica e le ipotesi di intervento tipo su tre ambiti cittadini classificati della tab. 4.7.

7.2.1 Via Feltre

Il primo ambito analizzato corrisponde al tratto di via Feltre compreso tra Piazzale Marconi e la rotonda all'intersezione con viale dei Dendrofori.

Si tratta di un tronco stradale di quasi un chilometro di lunghezza, con una sede stradale larga circa 10 metri, attrezzata con una fascia ciclabile, di circa 2 metri, sul lato nord, non separata dal resto della carreggiata, e resa evidente dalla colorazione rossa del manto stradale (ora non chiaramente visibile), mentre sul lato sud è presente una fascia di sosta laterale più o meno discontinua e con diversi regimi di regolamentazione.

L'analisi dell'incidentalità evidenzia nel biennio 2002-2003 la presenza nel tratto considerato di 14 incidenti con lesioni a persone con 2 morti e 14 feriti; emergono in modo particolare i due incidenti mortali che hanno riguardato entrambi l'investimento di pedoni da parte di un'auto.

Gli interventi di messa in sicurezza sono quindi rivolti in modo particolare alle utenze deboli (pedoni e ciclisti) con una maggiore protezione della pista ciclabile (marcatore del margine con cordolo sormontabile) e dei passaggi pedonali (isole salvagente).

In particolare il primo e l'ultimo passaggio pedonale potranno essere configurati come elemento di identificazione della soglia di accesso al tratto più frequentato da bici e pedoni, attraverso una sopraelevazione del passaggio pedonale (cfr. Fig. 7.14).

Documentazione fotografica stato di fatto

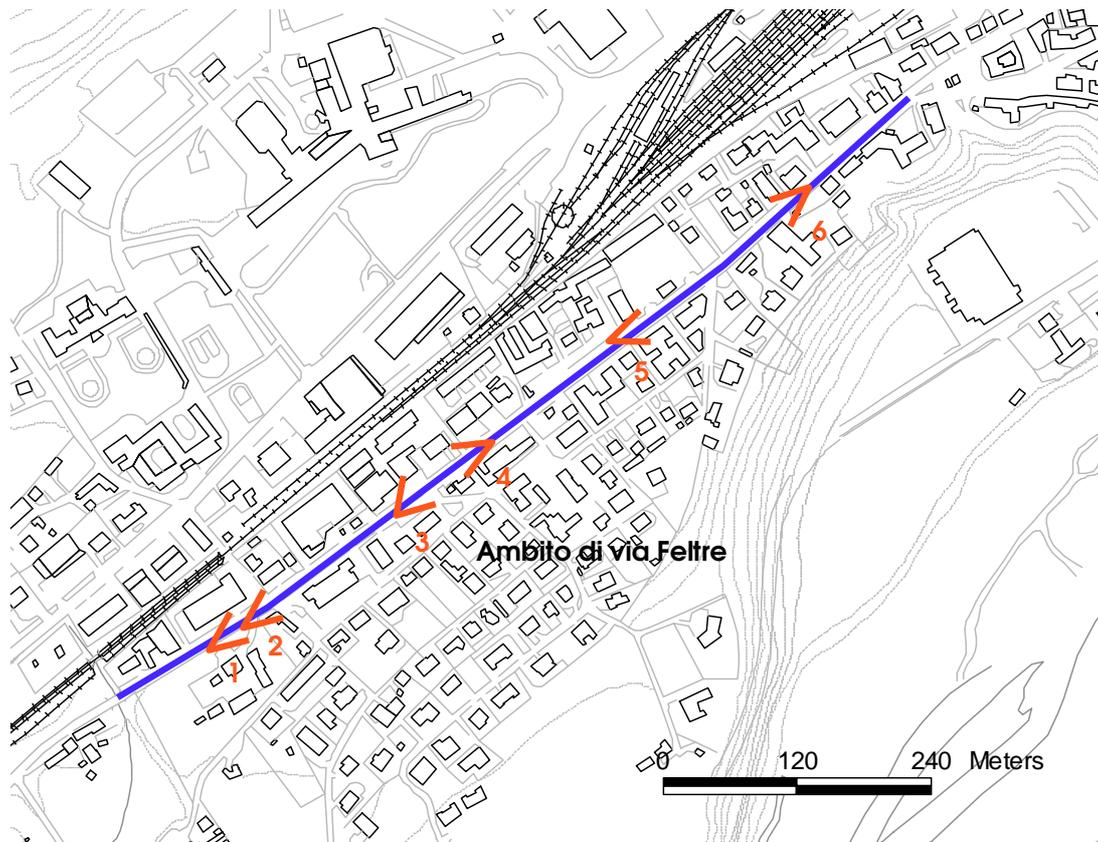


Foto n.1



Foto n.2



Foto n.3



Foto n.4



Foto n.5



Foto n.6



Proposta di intervento



Tipologia interventi:

- Passaggio pedonale rialzato con funzione di soglia (cfr.Fig. 7.14)
- Passaggio pedonale con isola salvagente (cfr. Fig. 7.15)
- Pista ciclabile protetta con separatori



Fig. 7.14

Intervento di rialzamento parziale della piattaforma, per accentuare l'effetto "soglia"



Fig. 7.15

Isola salvagente con evidenziazione del passaggio pedonale.

L'intervento va accompagnato anche dall'adeguamento dell'illuminazione notturna.

7.2.2 Via Vittorio Veneto

Via Vittorio Veneto evidenzia una concentrazione di eventi di diversa gravità correlabili all'elevata conflittualità fra le componenti di traffico pesante connesse alla funzione della viabilità primaria e la densità delle attività collocate lungo la via.

Gli interventi dovrebbero rimarcare la particolare natura urbana di questo tratto.

Si propone di agire attraverso la creazione di elementi di soglia (attraversamenti pedonali con isola salvagente) e con interventi di riduzione ottica del modulo delle corsie. Detti interventi andranno a rinforzare l'effetto di riduzione delle velocità attuato con la realizzazione di una nuova rotonda in corrispondenza dell'attuale semaforo.

Andranno considerate le diverse caratteristiche dei due tratti a monte ed a valle della rotonda. Da valutare l'opportunità di eliminare alcuni posti di sosta lato strada nel tratto verso città.

Documentazione fotografica stato di fatto

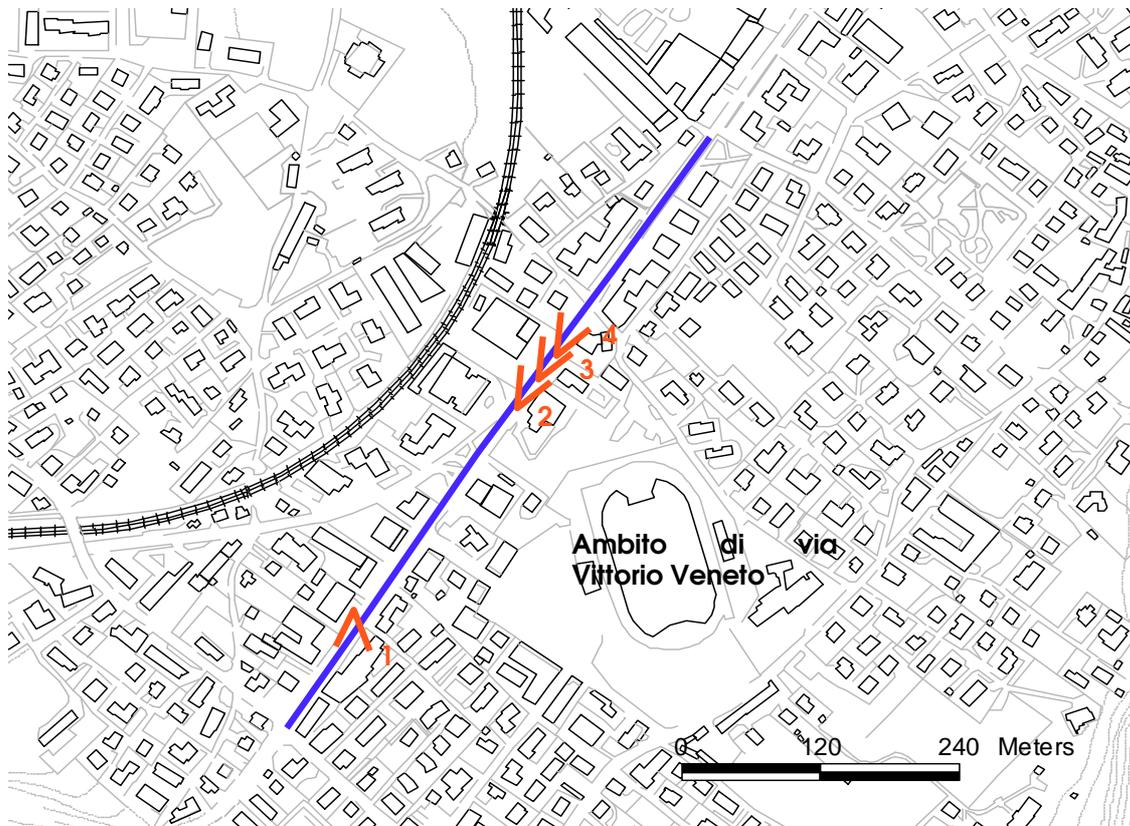


Foto n.1



Foto n.2

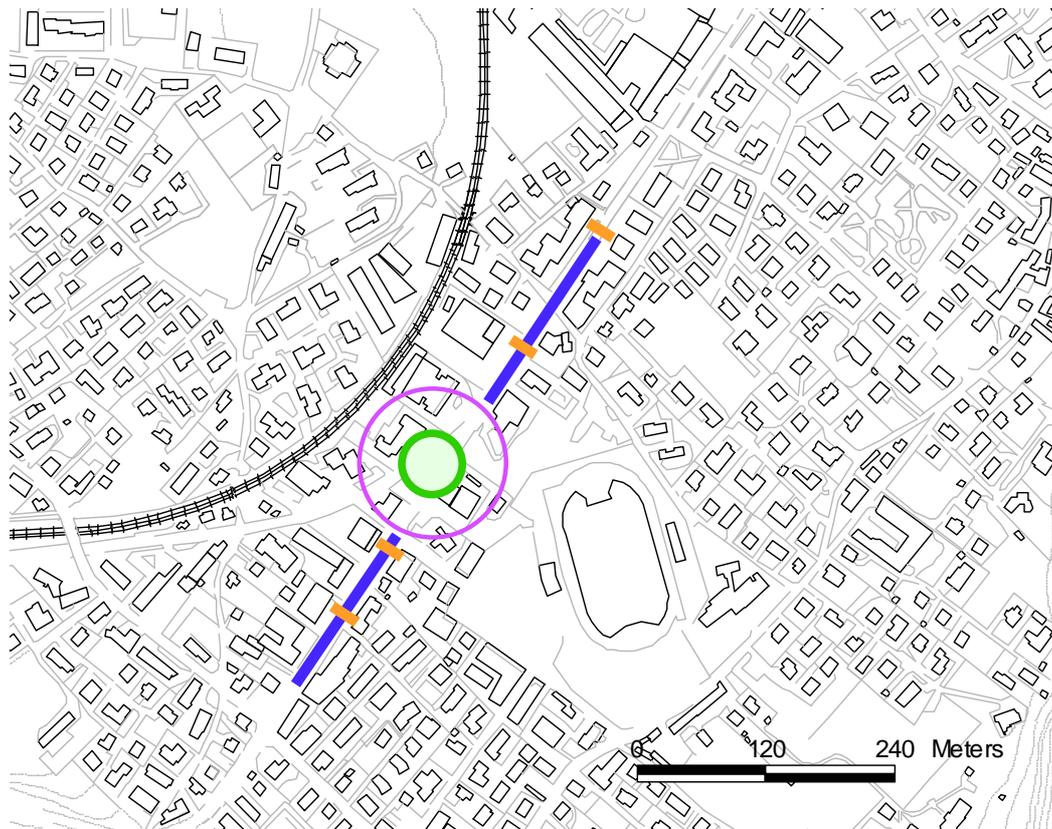


Foto n.3



Foto n.4

Proposta di intervento



Tipologia interventi:

-  Passaggio pedonale con isola salvagente (cfr. Fig. 7.15)
-  Fascia centrale con marcatura pavimentazione (cfr. Fig. 7.16)
-  Rotatoria
-  Ambito di intervento della rotatoria