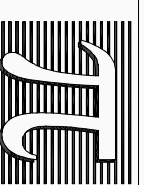


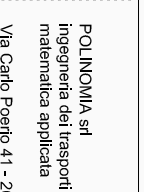
P.U.M. VICENZA

Piano Urbano della Mobilità

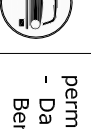
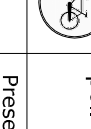
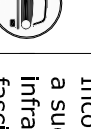
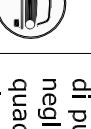
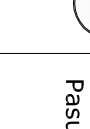
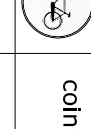
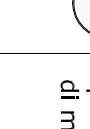
TAV. 4b	QUADRO DEGLI IMPATTI DEL PUM SULLE CRITICITA' URBANE VIABILITA' E TRAFFICO VEICOLARE
versione 2.0	data: Agosto 2012
PROGETTISTI INCARICATI: dot. Luigi Torriani Ing. Stefano Benvenuto Ing. Davide Cossentino	Collaboratori: arch. Matteo Donade Ing. Stefano Benvenuto Ing. Davide Cossentino Ing. Willi Hader



COMUNE DI VICENZA
AIM VICENZA spa



AIM
Gruppo

CODICE	SIMBOLO	COMPONENTE DI MOBILITA'	CRITICITA' ATTUALI	LIVELLO DI CRITICITA' SdF	IMPATTO DEL PUM	IMPATTO DEL PUM / GRADO DI RISOLUZIONE DELLE CRITICITA'
1			Flussi veicolari impropri lungo la strada SR11, in particolare nella zona di viale della SpA46, in quanto a questa, di auto in attraversamento dell'area centrale o in ricerca prolungata del parcheggio			Revisione degli schemi di circolazione in modo da ridurre i flussi di attraversamento centrale, ridurre i flussi di attraversamento centrale, sistema di informazione all'utenza per ottimizzare gli itinerari di ricerca parcheggio
2			Funzionalità dell'anello viario dei viali condizionata dalla congestione in alcuni nodi critici			Il completamento del sistema tangenziale favorirà l'esternalizzazione del traffico di attraversamento e un riequilibrio dei flussi veicolari dalla cerchia dei viali alla circosvalazione esterna, alleggerendo la congestione sulla cerchia. Gli interventi sui nodi critici, in particolare, consentiranno di ridurre i punteggi di congestione in alcune situazioni più critiche.
3		 	Interferenza del traffico veicolare con la mobilità ciclopeditone in accesso al centro e a importanti poli urbani			L'alleggerimento parziale della cerchia dei viali dal traffico improprio, combinato con il sistema delle ciclovie, garantirà migliore accessibilità ciclopeditone al centro storico, interventi puntuali di moderazione della velocità e di riduzione della larghezza delle corsie per il PUM) miglioreranno le condizioni di accessibilità ciclopeditone alla Stazione e all'Ospedale
4		 	Presenza di barriere urbane di difficile permeabilità per i ciclisti : - Da sud (zona ferroviaria e Monte S. Maria) - Da nord (zona ferroviaria e Monte S. Maria) - Da sud-est (Sentica) la barriera di viale della Serenissima - Da sud-ovest (Sentica) la barriera di viale della Serenissima - Da sud-est (Sentica) la barriera di viale della Serenissima			Le varie criticità avranno soluzioni differenziate a seconda della natura delle barriere urbane. Soluzione diretta, mediante nuovo sottopasso ciclopeditone, viene garantita al collegamento Pto X - centro. La realizzazione di varianti stradali permetterà invece di trovare spazi per le ciclovie di collegamento ferroviario San Lazzaro e Sotica-centro.
5			Incompletezza del sistema anulare a sud per i vincoli orografici e infrastrutturali determinati dal traffico ferroviario, dai corsi d'acqua e dal Coll Berid			I vincoli orografici e strutturali non consentono una completa realizzazione del sistema anulare a sud per i vincoli orografici e infrastrutturali determinati dal traffico ferroviario, dai corsi d'acqua e dal Coll Berid. Il completamento del sistema delle tangenziali con la variante della SP46, la tangenziale nord e il prolungamento di viale Alto Moro, ridurranno il traffico veicolare sulle tratte suburbane e suburbicentro degli assi di penetrazione. Il sistema regolatorio più selettivo della sosta nelle aree centrali favorirà l'uso del parcheggio di interscambio più esterni.
6			Traffico elevato in ingresso in ora di punta di mattina, congestione in viale della SpA46, in quanto a questa, di auto in attraversamento dell'area centrale o in ricerca prolungata del parcheggio			Il completamento del sistema delle tangenziali con la variante della SP46, la tangenziale nord e il prolungamento di viale Alto Moro, ridurranno il traffico veicolare sulle tratte suburbane e suburbicentro degli assi di penetrazione. Il sistema regolatorio più selettivo della sosta nelle aree centrali favorirà l'uso del parcheggio di interscambio più esterni.
7			Traffico elevato, in particolare sulla SR11, nelle due direzioni (ingresso/uscita dalla città e verso i caselli autostradali) con congestione in ora di punta del mattino ed impatto sui quartieri adiacenti			Il decalogo funzionale delle tratte interne della SR11 e la loro riconversione ad assi privilegiati per la mobilità sostenibile (resa possibile dalle varianti stradali dell'ex binario FTV - integrato nelle opere previste per il progetto AV - e di via Martiri delle Libertà) modificherà sostanzialmente l'assetto del traffico veicolare sulla tratta suburbana e suburbicentro, consentendo di beneficiare anche per i quartieri interessati.
8			Nodo viario complesso con problemi di deflusso veicolare nelle ore di punta ed elemento di barriera urbana			Il nodo della Stanga, interessato al ricambio del prolungamento di via Martiri delle Folie, viene sostanzialmente ridisegnato assumendo un assetto di nodo urbano «seppur complesso» con migliore distribuzione delle capacità di deflusso per le diverse direzioni di traffico, consentendo di beneficiare anche per i quartieri interessati.
9			Assenza di itinerari alternativi di accesso all'area centrale (nei casi della Riviera Berica e della Pasubiana)			Il completamento con raccordo con viale della Serenissima (nuovo ponte di Debba) garantirà la variante generale alla tratta suburbana della Riviera Berica che sarà riconvertita al servizio dei traffici specifici. Analogo effetto con la realizzazione della variante alla Pasubiana.
10		 	Nodi stradali configurati con confluenze a merging e corsie di svolta continua incompatibili con il carattere urbano delle strade coinvolte			Questo problema viene risolto in alcuni casi con il ridisegno dei nodi viari (es. Marzotto/Ciurlo, Stanga) e in altri con la creazione di ciclovie separate dalle sedi viarie.
11			Presenza di traffico improprio in ricerca di itinerari alternativi a quelli della rete primaria nelle ore di maggior congestione			La realizzazione sistemica di Zone30 e interventi di moderazione del traffico proteggerà la viabilità interna ai quartieri residenziali dal traffico improprio, con un sostanziale beneficio ambientale per i quartieri interessati.