

U D I N E

SLOW TOWN

Cesena 27 maggio 2011

Il piano Urbano del Traffico, approvato nel 2003, ha stabilito al suo interno di mettere in maggior sicurezza la rete stradale; in particolare sono state individuate alcune zone residenziali e approvati i successivi piani di quartiere

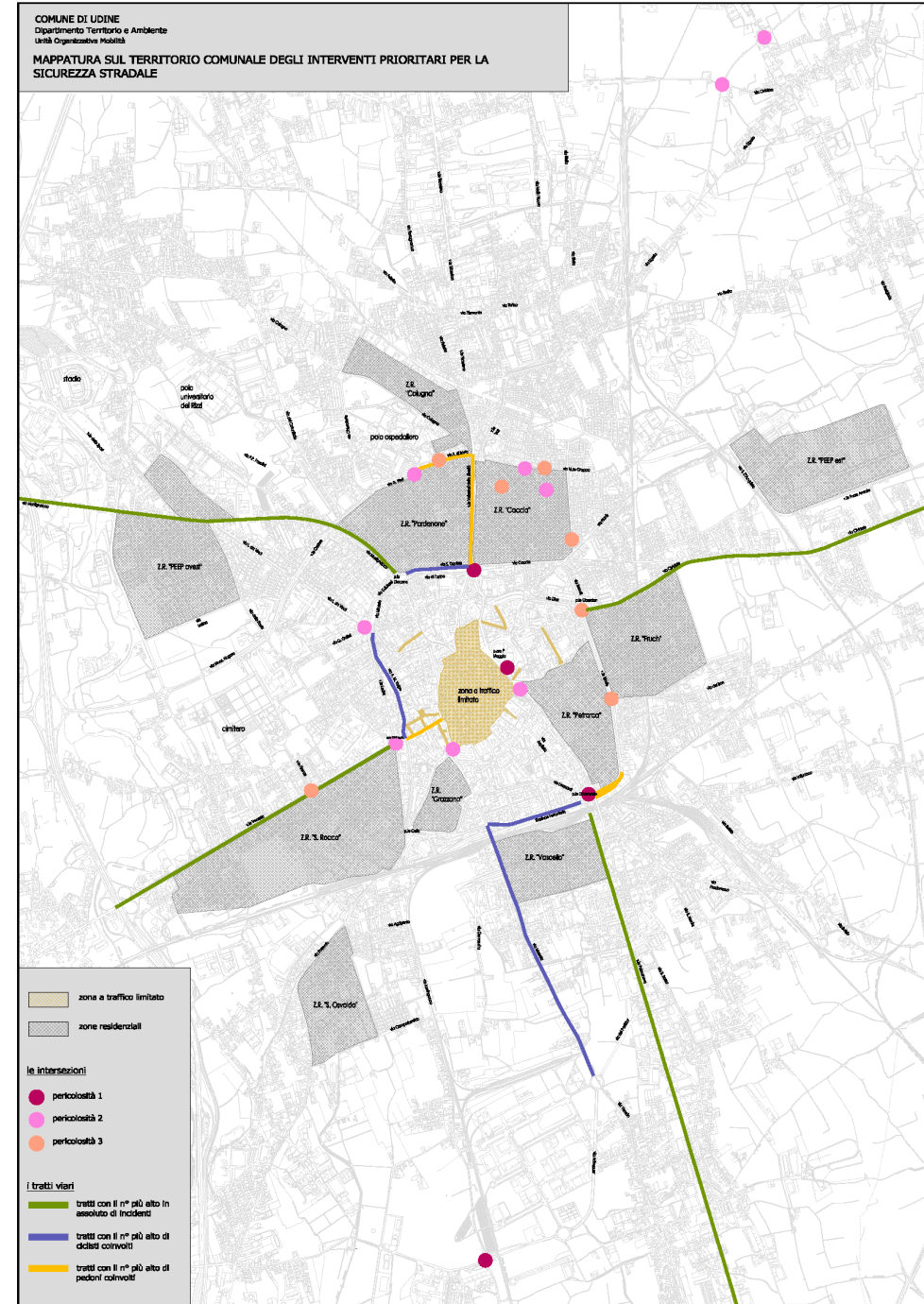


PIANI DI QUARTIERE

- I. Zona residenziale “Petrarca” - approvato 2003 e attuato
- II. Zona residenziale “Vascello” - approvato 2004
- III. Zona Residenziale “Caccia” - approvato 2005
- IV. Zona residenziale “Colugna – Pordenone” – approvato 2005 e in attuazione
- V. Piano Particolareggiato del Traffico della frazione “Cussignacco” – approvato 2005
- VI. Piano Particolareggiato del Traffico della frazione “Rizzi” - approvato 2006
- VII. Zona residenziale “San Rocco” - approvato 2006
- VIII. Piano Particolareggiato del Traffico della frazioni “San Bernardo, Godia, Beivars” - approvato 2007
- IX. Piano Particolareggiato del Traffico della frazione “Laipacco” - approvato 2007
- X. Piano di Frangia della Zona residenziale “Colugna – Pordenone”, - approvato 2007
- XI. Piano di Frangia della Zona residenziale “Vascello” – approvato 2007
- **XII. Piano Particolareggiato della Zona residenziale PEEP-OVEST-SUD (SAN DOMENICO) – fase di analisi approvata dalla G.C. nel 2008**

Tutti i piani contengono una dettagliata analisi sia sulla domanda/offerta di sosta e relativo turnover, sia sull'incidentalità e propongono schemi progettuali di avanzato dettaglio.

Nel 2008
 l'amministrazione ha
 individuato gli
 interventi prioritari per
 la sicurezza stradale e
 ha stanziato un
 investimento triennale
 di **1,2 milioni di euro**,
 per la messa in
 sicurezza dei punti più
 critici.



INDIVIDUAZIONE DEGLI INTERVENTI PRIORITARI PER LA SICUREZZA STRADALE

In coerenza ed in continuità con gli strumenti di pianificazione del traffico già sviluppati ed approvati (piano generale e piani particolareggiati di zona e tematici), sono stati individuati ed analizzati i punti - intersezioni e tratti stradali - per i quali si era evidenziata statisticamente una maggiore pericolosità nell'arco temporale dell'ultimo quadriennio (2004-2008), con particolare attenzione alle categorie di utenza debole.

INTERVENTI PRIORITARI PER LA SICUREZZA STRADALE

È importante evidenziare che le finalità alla base dei progetti, pure ponendo la sicurezza come obiettivo prioritario, rivestono anche ulteriori valenze, prime tra tutte:

- la fruibilità pedonale e ciclabile (in quanto le situazioni in esame presentano discontinuità e carenze nelle reti per le “utenze deboli”);
- la riqualificazione degli spazi urbani.



**1. AZIONI VOLTE A
PROMUOVERE LA
PIANIFICAZIONE PER LA
SALUTE E LA
CREAZIONE DI
AMBIENTI FAVOREVOLI**

**3. AZIONI REALIZZATE
STIMOLANDO
L'EMPOWERMENT E LA
PARTECIPAZIONE DEI
CITTADINI**

**2. AZIONI CONDIVISE
TRA ENTI E
ISTITUZIONI
NELL'OTTICA DI UN
APPROCCIO
INTEGRATO ALLA
SALUTE**

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
RETE REGIONALE CITTÀ SANE FVG



PRESENTAZIONE DEL PROGETTO:

messa in
sicurezza
delle **aree**
scolastiche
in ambito urbano e
dei **percorsi**
casa-scuola
nei comuni di
Udine
Cormons
Sacile



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA



PROGETTO

**MESSA IN SICUREZZA
DELLE AREE SCOLASTICHE
IN AMBITO URBANO E DEI
PERCORSI CASA-SCUOLA**

NEI COMUNI DI

UDINE, CORMÒNS E SACILE



OBIETTIVO

Realizzare un intervento pilota di analisi del contesto e delle criticità delle aree urbane, adottando un processo integrato e partecipativo, ed elaborare un modello replicabile ed esportabile di interventi che consentissero una maggiore sicurezza in prossimità dei plessi scolastici o nei percorsi atti a raggiungerli

ATTORI

Il progetto è stato finanziato e promosso dalla
Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
(nell'ambito del campo di azione diretta n. 3 del Piano
Regionale della Sicurezza Stradale, che prevede progetti
pilota in collaborazione con gli enti locali),
e gestito sul territorio dalla
**Rete regionale Città Sane - FVG e dai
Comuni di Udine, Sacile e Cormòns,**
individuati in rappresentanza di tre tipologie
urbane diverse (comune di grande, medie e
piccole dimensioni) e di una diversificata
caratterizzazione dei plessi scolastici

METODOLOGIA

- Mappatura dell'esistente (individuazione strutture scolastiche presenti negli ambiti urbani, relativa contestualizzazione e fattori più significativi in tema di mobilità);
- Evidenza delle criticità, attraverso due livelli di analisi: quello "strutturale" (condizioni oggettive della viabilità e dei percorsi) e quello dei fattori comportamentali e percettivi degli alunni e dei genitori;
- Analisi preventiva di fattibilità degli interventi con individuazione delle priorità e stima dei costi;
- Confronto con istituzioni, associazioni e stakeholders;
- Individuazione degli indicatori idonei a valutare l'efficacia degli interventi e definizione di un modello per la loro replicabilità;
- Realizzazione degli interventi e monitoraggio.

METODOLOGIA

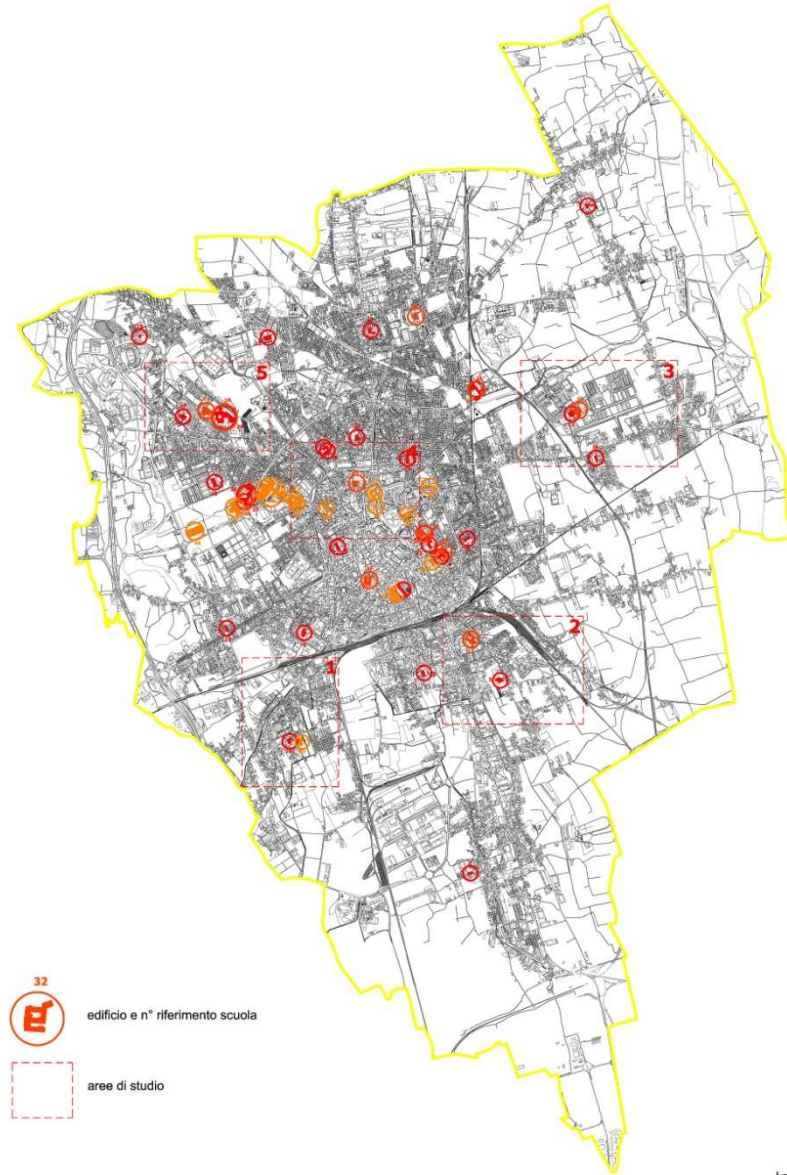
L'approccio sviluppato non si è limitato ad una mera ricognizione degli interventi praticabili in corrispondenza degli spazi e delle infrastrutture (attraverso un'**analisi tecnica delle criticità**), ma ha tenuto conto anche delle **componenti comportamentali**, nonché dei fattori di percezione dei rischi e delle situazioni di scarsa sicurezza (attraverso un'**analisi sulle abitudini di spostamento e sulla percezione del rischio** per bambini e genitori delle scuole interessate, tramite apposito questionario)

LOCALIZZAZIONE STRUTTURE SCOLASTICHE E AREE CAMPIONE - Comune di Udine

gennaio 2007

- | | | | |
|--|---|--|-----------------------------------|
| 01 - Scuola Elementare Dante Alighieri | 15 - Scuola Elementare Zorutti | 29 - Scuola Media Valussi | 41 - Istituto Superiore Stellini |
| 02 - Scuola Elementare Zardini | 16 - Scuola Elementare Girardini | 30 - Scuola Media Bellavitis | 42 - Istituto Superiore Marinelli |
| 03 - Scuola Elementare Negri | 17 - Scuola Elementare Rodari | 31 - Scuola Media Marconi | 43 - Istituto Superiore Copernico |
| 04 - Scuola Elementare Garzoni | 18 - Scuola Elementare S. Domenico | 32 - Scuola Media Manzoni | 44 - Istituto Superiore Parco |
| 05 - Scuola Elementare Boschetti Alberti | 19 - Scuola Elementare Fruchi | 33 - Scuola Media Fermi | 45 - Istituto Superiore Zanon |
| 06 - Scuola Elementare IV Novembre | 20 - Scuola Elementare Carducci | 34 - Scuola Media Ebero | 46 - Istituto Superiore Deganutti |
| 07 - Scuola Elementare Di Toppo Wassermann | 21 - Scuola Elementare Divisione Julia | 35 - Scuola Media Tiepolo | 47 - Istituto Superiore Mariconi |
| 08 - Scuola Elementare Pascoli | 22 - Scuola Elementare Collegio Provvidenza | 36 - Scuola Media Beards | 48 - Istituto Superiore Malignani |
| 09 - Scuola Elementare D'Oriandi | 23 - Scuola Elementare Istituto Dell'Orto | 37 - Scuola Media Bertoni | 49 - Istituto Superiore Stringher |
| 10 - Scuola Elementare Pellico | 24 - Scuola Elementare Collegio Dimesse | 38 - Scuola Media Dimesse | 50 - Istituto Superiore Cocconi |
| 11 - Scuola Elementare De Amicis | 25 - Scuola Elementare Beards | 39 - Scuola Media The Udine International School | 51 - Istituto Superiore Sello |
| 12 - Scuola Elementare Friz | 26 - Scuola Elementare Bertoni | 40 - Scuola Media The Mills School | 52 - Istituto Superiore Uccelli |
| 13 - Scuola Elementare Nievo | 27 - Scuola Elementare The Mills School | | |
| 14 - Scuola Elementare Mazzini | 28 - Scuola Elementare The Udine International School | | |

LOCALIZZAZIONE DELLE STRUTTURE SCOLASTICHE E AREE CAMPIONE





Per favore, ciascuno di voi segni con un cerchietto, su questa mappa, i luoghi meno sicuri nel suo tragitto casa-scuola-casa.
Se più persone segnalano lo stesso luogo accanto al cerchietto scrivete il numero delle persone che lo hanno segnato (per esempio: O 8 se il luogo lo hanno segnalato 8 persone).



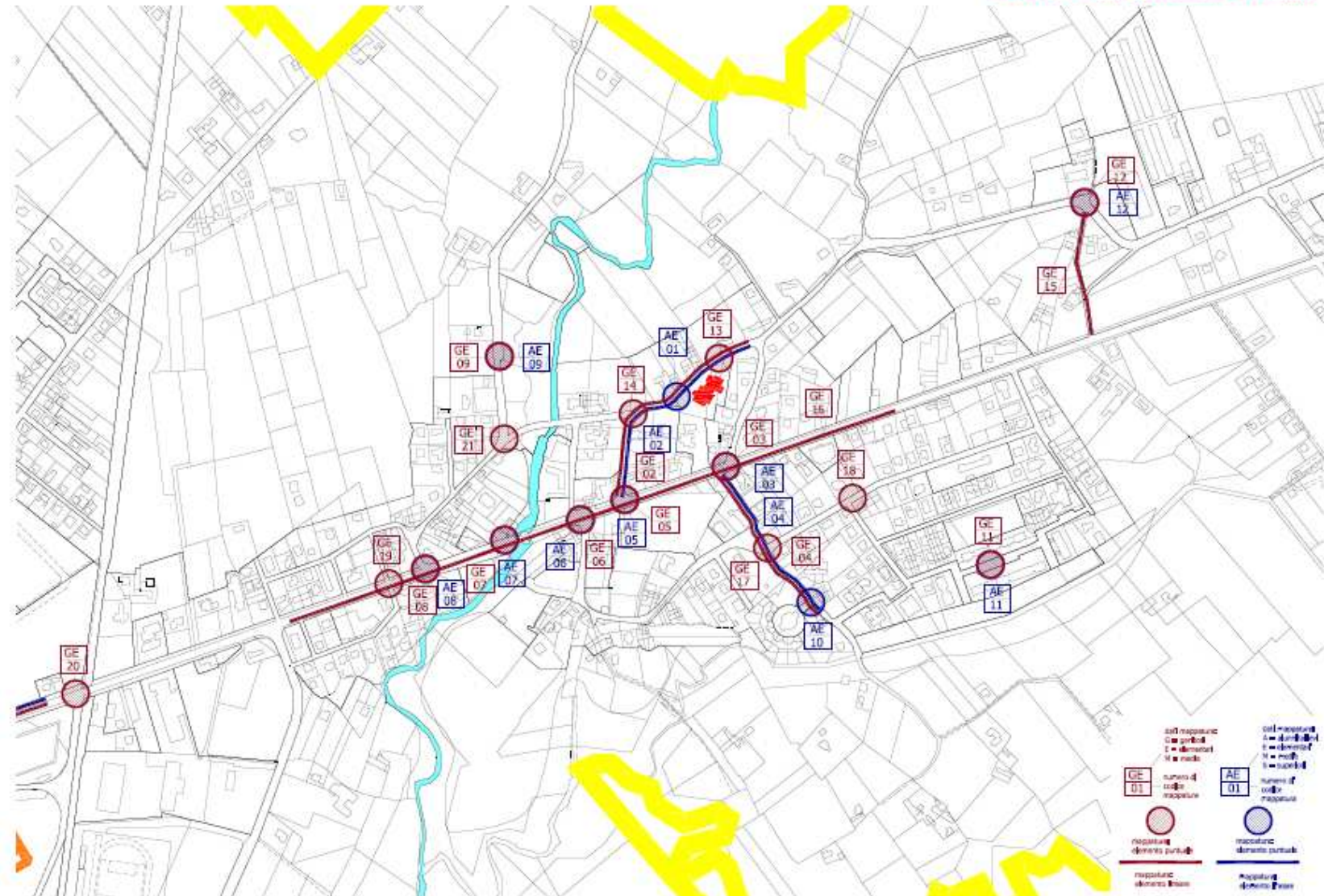
GEOREFERENZIAZIONE DEI FATTORI DI RISCHIO

Mappatura criticità segnalate

PROGETTO: 'MESSA IN SICUREZZA DELLE AREE SCOLASTICHE IN AMBITO URBANO E DEI PERCORSI CASA-SCUOLA NEI COMUNI DI UDINE, CORMONS E SACILE'

MAPPATURA CRITICITA' SEGNALATE - Comune di Sacile

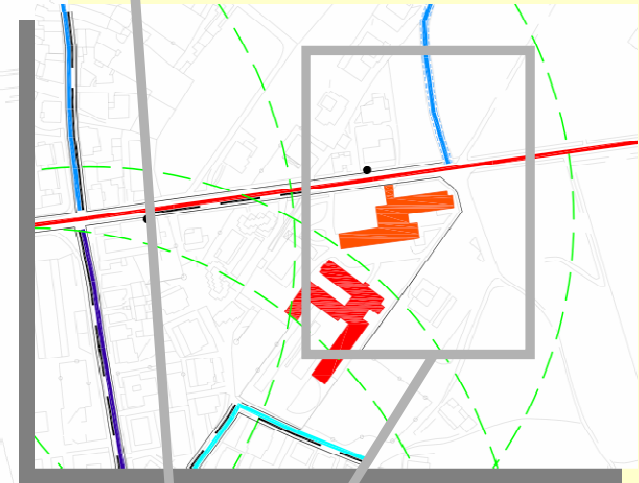
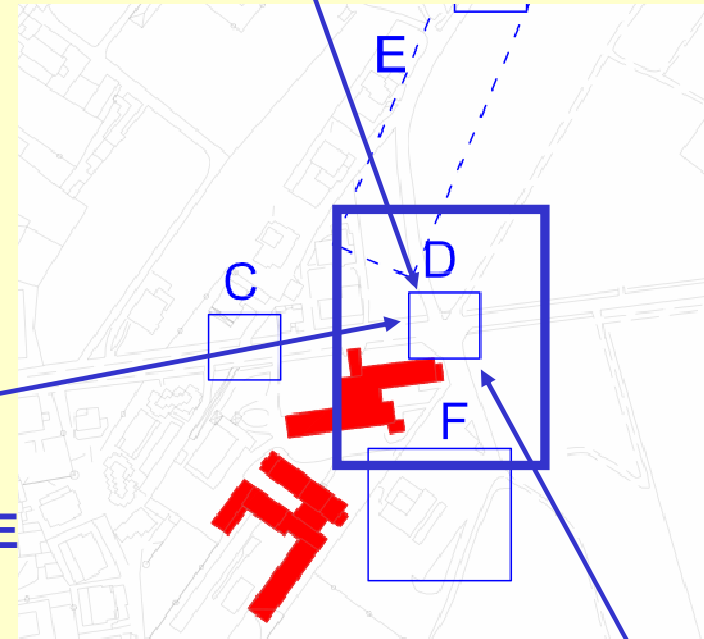
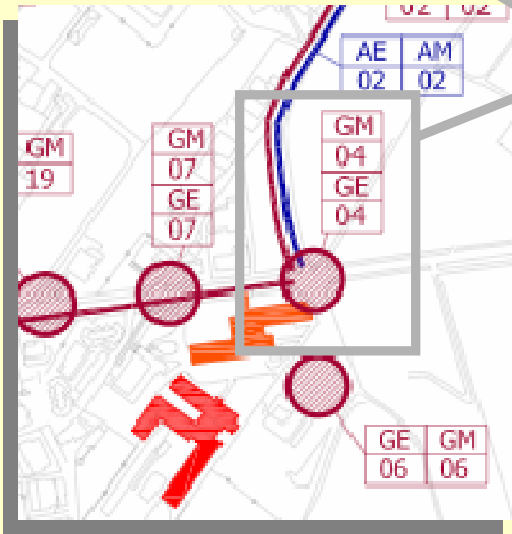
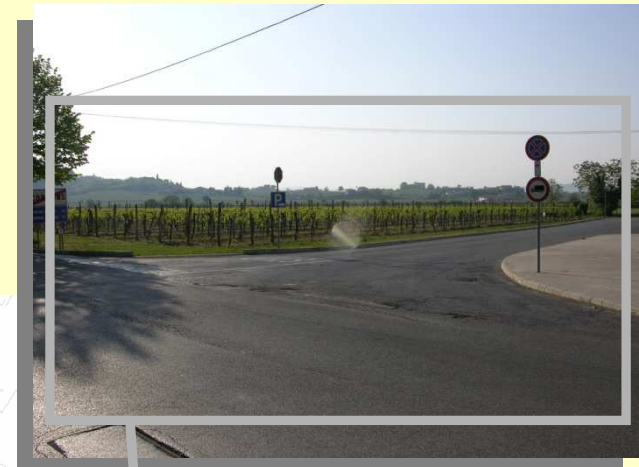
2 - Area Scuola Elementare De Amicis



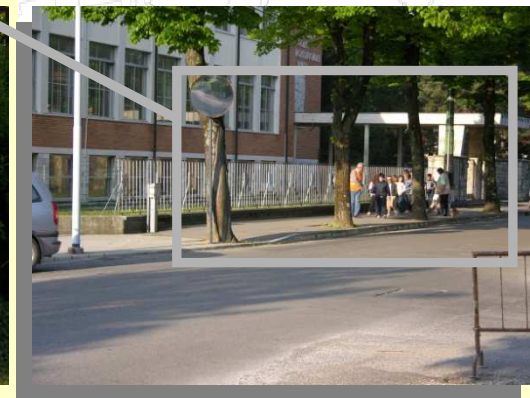
FASE OPERATIVA - ESEMPIO SCELTA MULTI CRITERI

1	04	GE	11	1(5), 2, 5	P
1	04	GM	7	1(2), 6	P

**NUMERO DI
SEGNALAZIONI**



**ANALISI
COMPORTAMENTALE**



**ANALISI
STRUTTURALE**

INDIVIDUAZIONE AREE DI CRITICITÀ



A - SS13 - VIA MOLINO



Punto A: difficile leggibilità, da parte dei ciclisti, delle tratte in velocità all'incrocio. Mancanza di protezione per pedoni e ciclisti nell'incrocio da via Molino.

B - VIA MOLINO



Punto B: mancanza di visibilità e assenza di protezione in curva per l'immersione di pedoni e ciclisti da via Molino al percorso protetto.

C - STRADA DELLE VALLI



T tratto C: assenza di protezione per pedoni e ciclisti nel tratto SS13 ingresso scuola. Ingresso degli autoveicoli in corrispondenza dello spazio di ingresso alla scuola.

E - VIA DEI MASI



T tratto E: assenza di protezione per pedoni e ciclisti lungo via dei Masi.

D - INTERSEZIONE SS13-VALLI-MASI



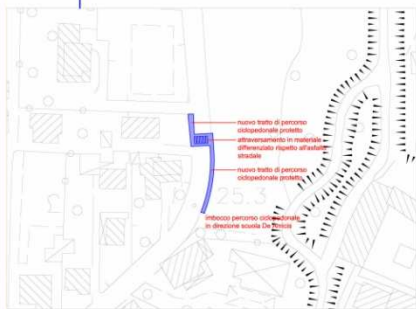
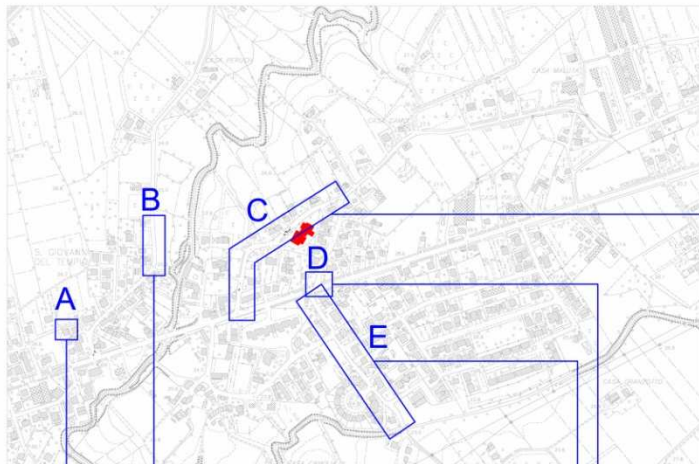
Punto D: scarsa sicurezza nell'attraversamento. Difficoltà di immersione per pedoni e ciclisti da via dei Masi.

LEGENDA

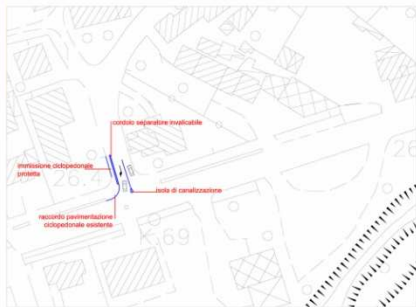
- Strada principale
- Strada comunale fino a 8 m
- Strada comunale tra 8 e 14 m
- Strada comunale tra 14 e 20 m
- Marciapiede ciclabile
- Protezione pedoni e ciclisti con rete metallica
- Linea e fermata 37%
- Strada su strada
- Strada su strada
- Punto di sicurezza
- Punto di sicurezza
- Punto di sicurezza
- Punto di sicurezza
- Punto di sicurezza
- Punto di sicurezza
- Punto di sicurezza
- Punto di sicurezza

CRITICITÀ RILEVATE

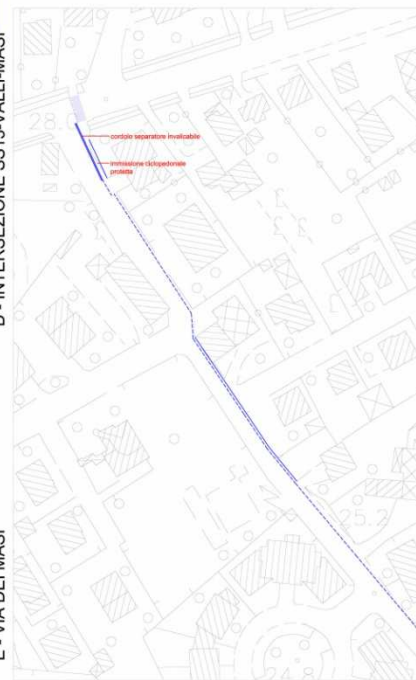
**PREDISPOSIZIONE PIANO
INTERVENTI**



Punto B:
realizzazione di un attraversamento protetto in posizione visibile per l'immersione in sicurezza al percorso ciclopeditonale in sede propria che conduce all'area della scuola De Amicis

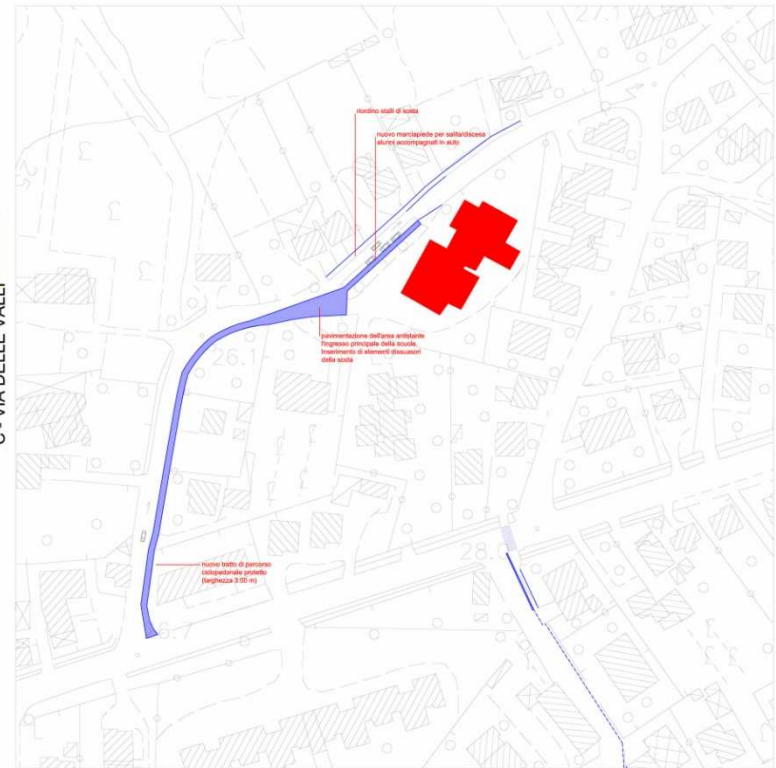


Punto A:
canalizzazione dell'immissione ciclopeditonale nell'ultimo tratto di via Molino. Realizzazione di isola spartitraffico in corrispondenza dell'attestamento sulla statale, per regolarizzare le traiettorie dei veicoli



Punto D:
realizzazione di imbocco ciclopeditonale protetto nel tratto terminale di via dei Masi e la SS13. Spostamento dell'attraversamento semaforizzato

Tratto E:
realizzazione banchina per la messa in sicurezza di pedoni e ciclisti, con riduzione della carreggiata a 5.50-6.00 m. Banchina realizzata con segnaletica, inserti puntuali di pavimentazione e inserimento di paletti dissuasori a protezione dei pedoni



Tratto C:
realizzazione di un percorso ciclopeditonale protetto tra la SS13 e l'ingresso principale della scuola De Amicis. Protezione dell'area di ingresso dalle autovetture. Riorganizzazione della sosta e realizzazione di un marciapiede per l'ingresso degli alunni accompagnati in auto

QUADRO DEGLI INTERVENTI

SVILUPPI

Il progetto ha portato alla realizzazione di **tre macro-interventi** previsti dallo studio di fattibilità, individuati e finanziati dalla Regione Friuli Venezia Giulia; è attualmente in corso la fase di monitoraggio dell'efficacia degli interventi.



Questionario di verifica





Ciao ragazzi e ragazze, vi chiedo il vostro aiuto nel valutare i pericoli della strada. Osservate la mappa sul retro di questo foglio e rispondete alle domande seguendo il percorso indicato dai segnali!



Conoscevi il tratto / l'intersezione prima dell'intervento?

Sì  No 

Lo consideravi pericoloso?

No  Sì 

Come valuti le condizioni di sicurezza attuali?

- Ottime
- Buone
- Sufficienti
- Insufficienti



Che problemi rilevi?

- 1 Paura/fastidio delle auto lungo il percorso
- 2 Paura/fastidio delle auto in prossimità della scuola
- 3 Difficoltà/poca sicurezza nel muoversi in bicicletta
- 4 Difficoltà/poca sicurezza nel muoversi a piedi
- 5 Difficoltà ad attraversare in bicicletta
- 6 Difficoltà ad attraversare a piedi
- 7 Distanza casa-scuola
- 8 Distanza fermata bus/stazione—scuola
- 9 Fatica (pigrizia) nell'andare a piedi/in bici
- 10 Rumore
- 11 Inquinamento atmosferico
- 12 Sporczia lungo il percorso
- 13 Condizioni metereologiche
- 14 Possibilità di incontrare persone moleste
- 15 Altro (specificare sinteticamente):



Grazie della collaborazione e...occhio alla strada!
Ciao!



Intervento “A”

Intersezione
via Zilli –
via Salvo
D’Acquisto



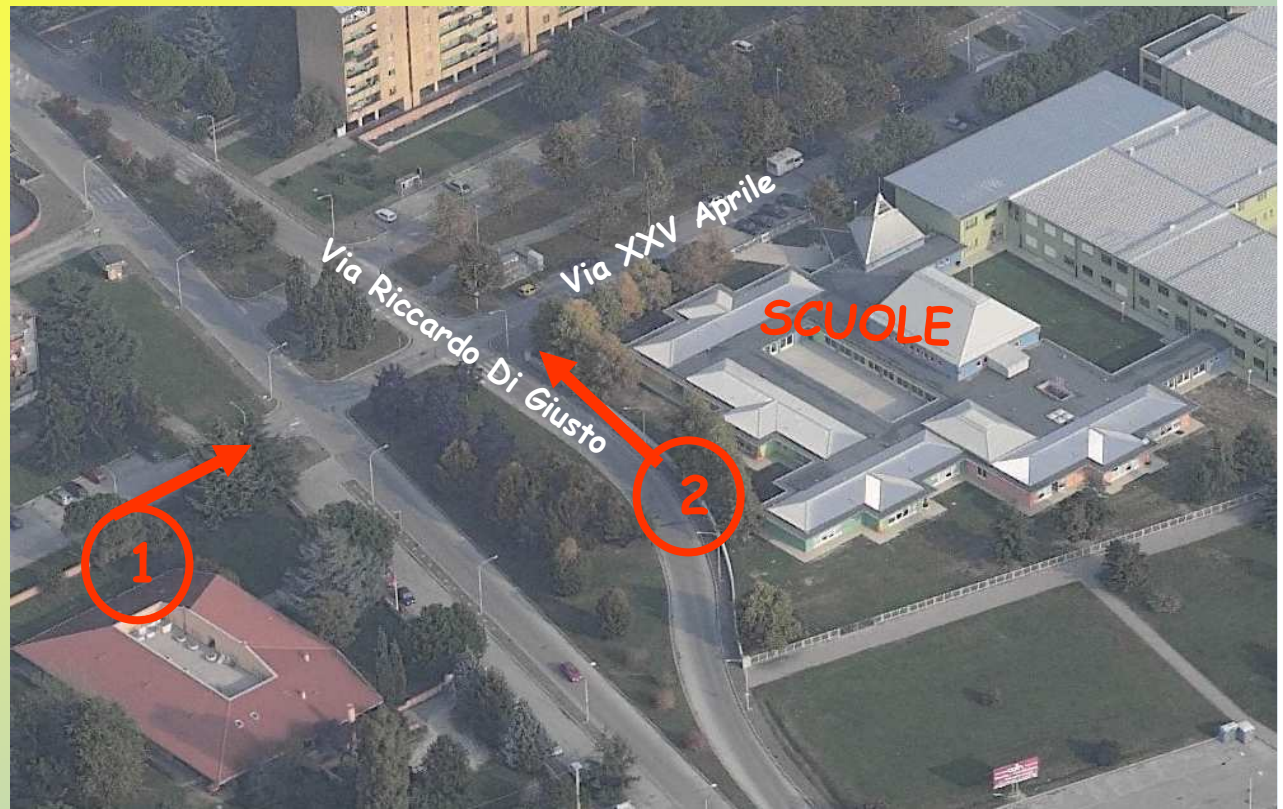
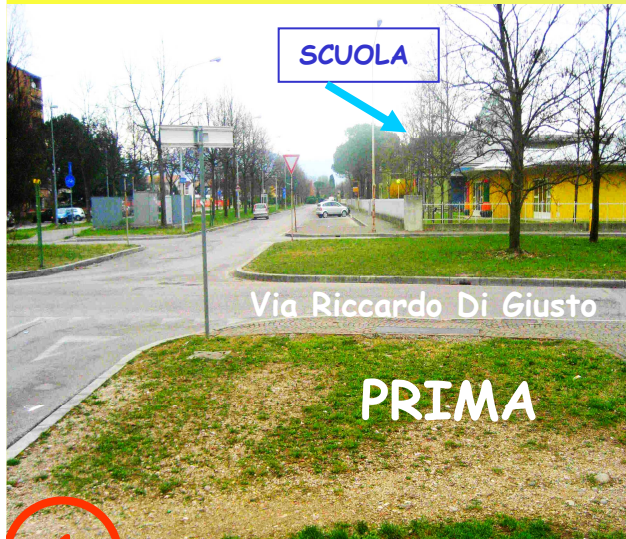
Interventi "B-C"

via Salvo D'Acquisto – via Calligaris



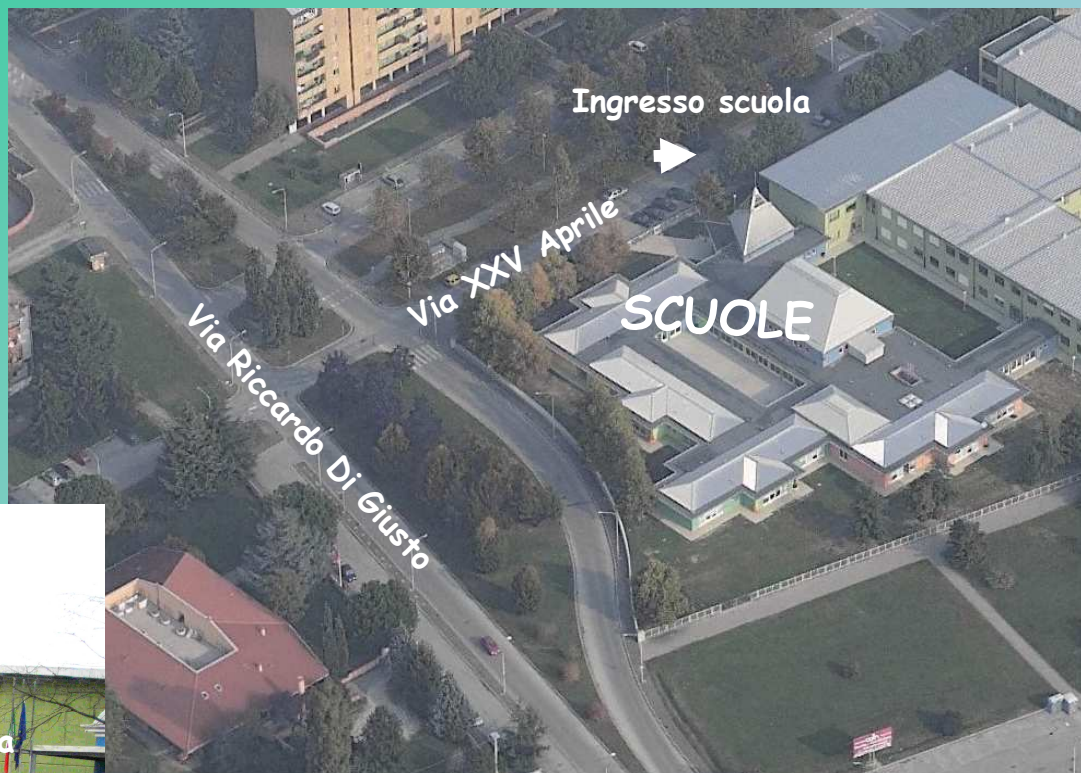
Intervento "D"

Incrocio via R. Di Giusto/via XXV Aprile



Intervento "E"

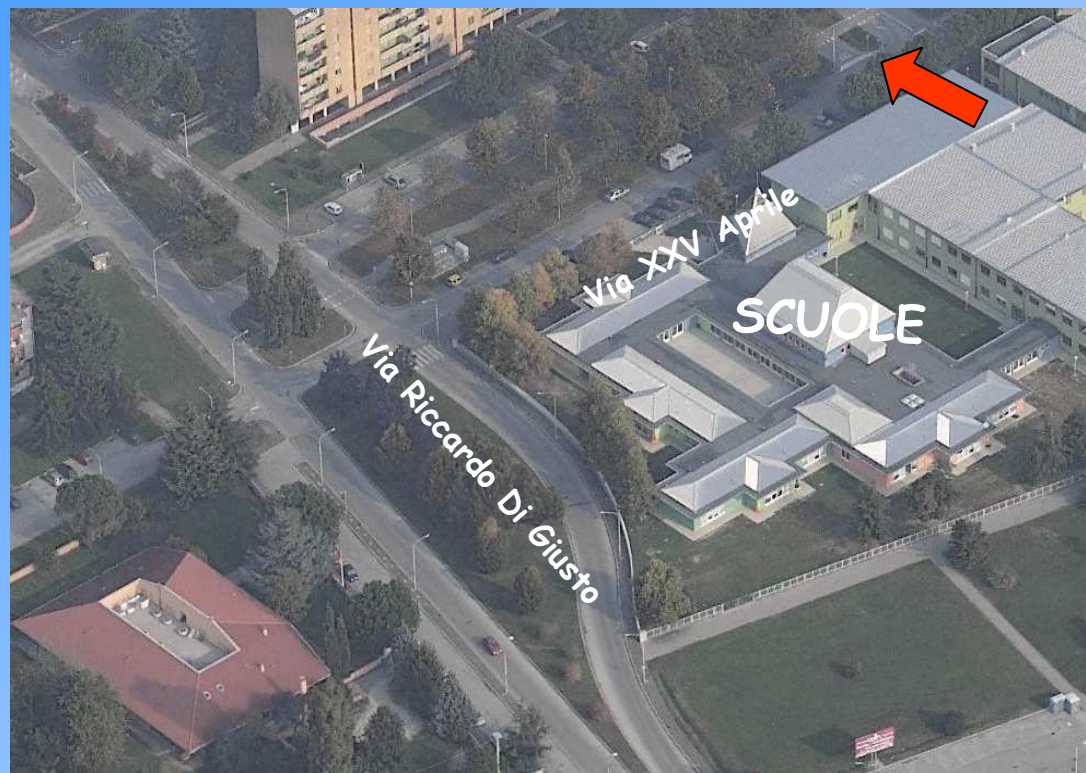
via XXV Aprile
ingresso scuole





Intervento "F"

via XXV Aprile
attraversamento





PRIMA



Intervento "G"

Via R. Di Giusto
area parcheggio



DOPO

Intervento "H" Incrocio via R. Di Giusto- -via Forze Armate



Intervento "I"

intersezione via
Afro/via Divisione
Garibaldi Osoppo

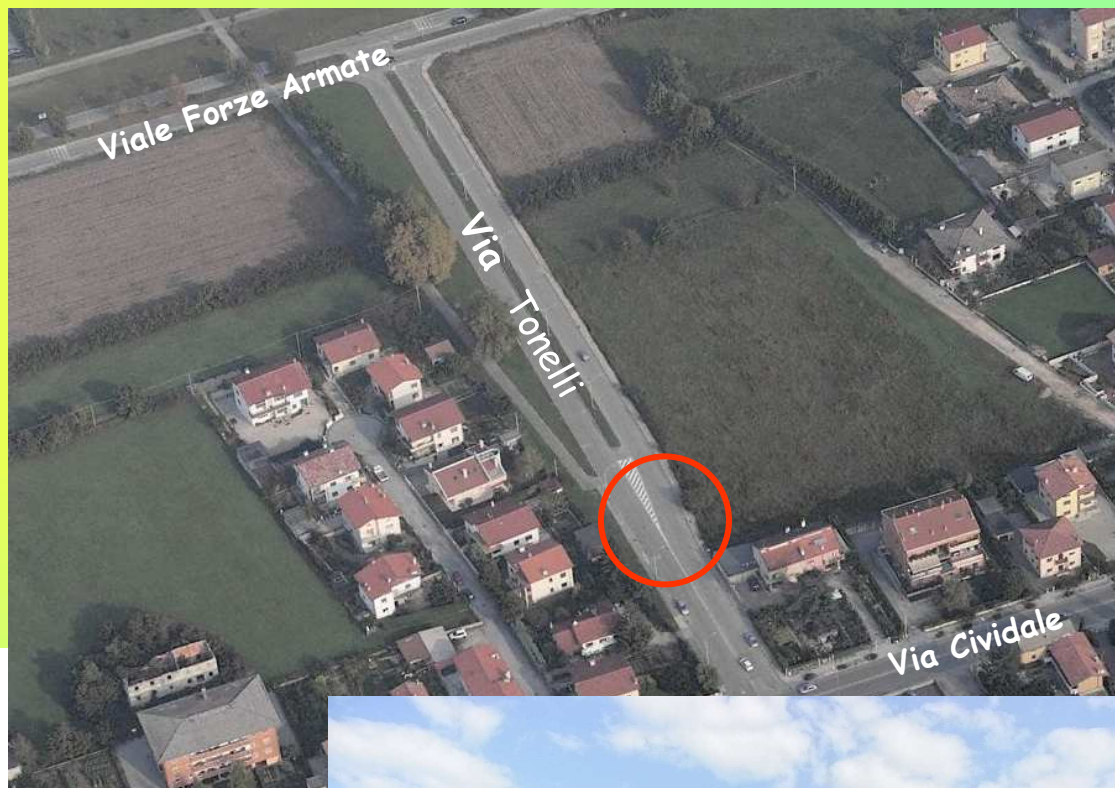


Intervento "L"
intersezione via
Afro/via Forze
Armate



Intervento "M"

via Tonelli





Intervento "N"
intersezione
via Tonelli/via Cividale

Intervento "O"

intersezione
viale Garibaldi Osoppo
via Mirko



PRIMA



DOPO

Rialzamento
intersezione

**Intervento "P"
intersezione
viale Forze
Armate
/via Barigliaria**



Attualmente l'amministrazione ha previsto:

- la realizzazione del Piano Urbano della Mobilità
- l'attuazione del Piano Particolareggiato del Traffico per la Ciclabilità (approvato nel 2003, con aggiornamento nel 2004)
- nel 2009 è stata approvata la prima fase del piano riguardante il **quartiere di san Domenico**

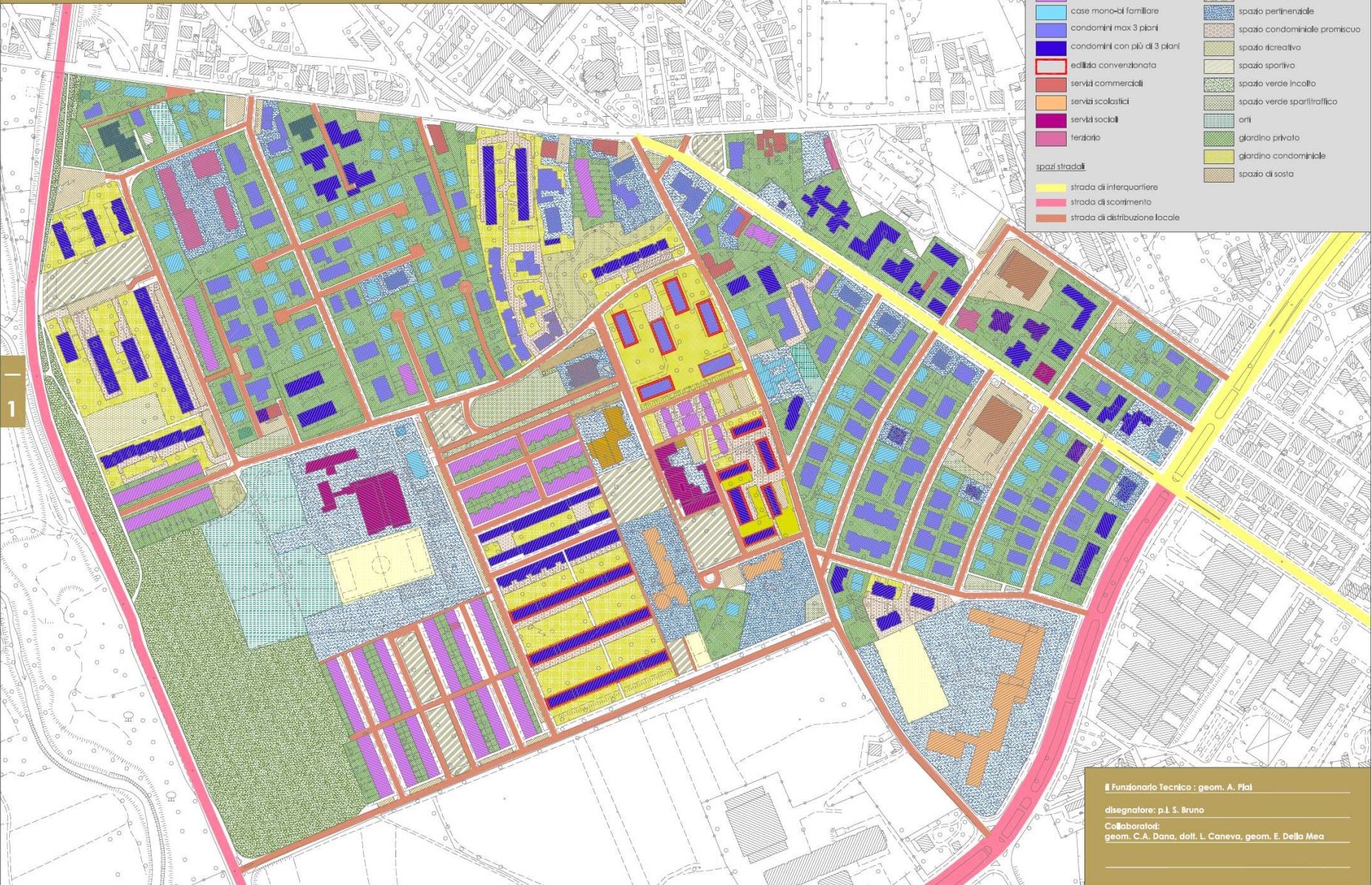
INQUADRAMENTO AREA STUDIO

Piano Particolareggiato del Traffico Urbano



Zona residenziale "San Domenico" - relazione

spazi costruiti	spazi aperti
ville a schiera	spazio di uso promiscuo
case mono-bi familiare	spazio perlinenziale
condomini max 3 piani	spazio condominiale promiscuo
condomini con più di 3 piani	spazio ricreativo
edilizia convenzionata	spazio sportivo
servizi commerciali	spazio verde incolto
servizi scolastici	spazio verde spartitraffico
servizi sociali	orti
terziario	giardino privato
	giardino condominiale
	spazio di sosta
spazi stradali	
strada di interquartiere	
strada di scartamento	
strada di distribuzione locale	



Il Funzionario Tecnico : geom. A. Piai
 disegnatore: p.l. S. Bruno
 Collaboratori:
 geom. C.A. Dana, dott. L. Caneva, geom. E. Della Mea

- La zona è situata a nord-ovest della città ed è delimitata a sud e ad ovest da due delle principali linee di afflusso di traffico “da” e “per” il tessuto urbano udinese



- Il quartiere è costituito da un insieme equilibrato di spazi aperti e spazi costruiti



- L'intero sistema della residenza è inserito in un tessuto di verde che, per la quasi totalità, è fruibile da tutti



Parco di v. Chisimaio



Parco di v. Franconi



Campetto vicino alla scuola S. Domenico



Parco adiacente la scuola



Parco di via Misani

- All'interno dell'area si identificano, oltre all'edilizia privata e agli edifici scolastici, varie strutture socio-assistenziali



**Casa dell'Immacolata
Don Emilio De Roja**



**Chiesa di
S. Domenico**



**Comunità
Piergiorgio**



**Ex scuola
S. Domenico**

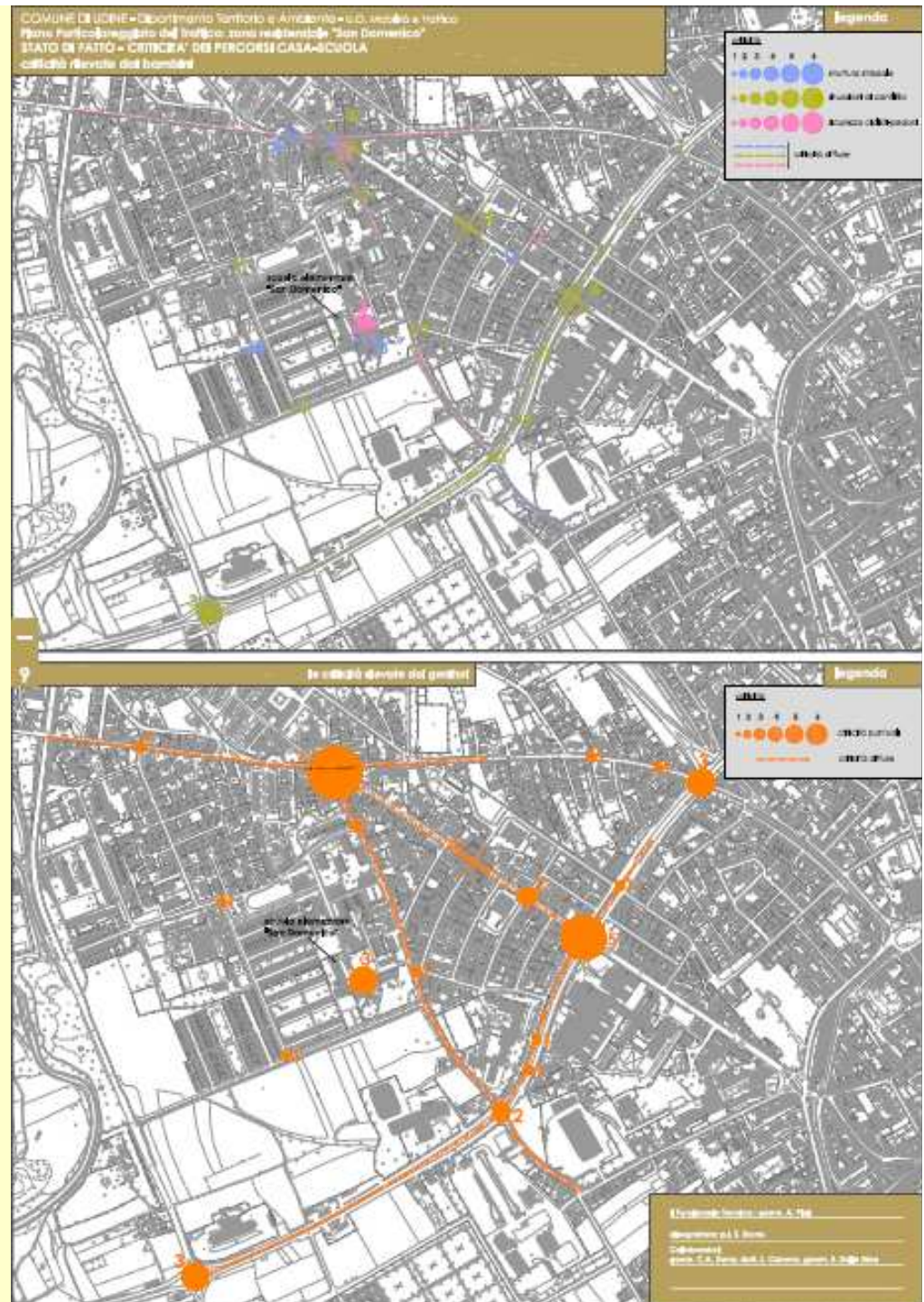


**Scuola
S. Domenico**



CRITICITÀ PERCORSI CASA-SCUOLA

sono state individuate
attraverso la
metodologia elaborata
nel “Progetto di messa
in sicurezza delle aree
scolastiche”



**PECULIARITÀ DEL
NUCLEO CENTRALE
DELL'AREA STUDIO**

INTERVENTI

Considerata la particolare utenza presente sul territorio, si renderanno necessari interventi a:

- **trasporto pubblico** (attrezzare le fermate con pensiline, introdurre sistemi di avviso per non vedenti e veicoli con apposite pedane per disabili, ecc.);
- **rete ciclabile** (migliorare i collegamenti, rendendo i tracciati maggiormente segnalati e fruibili, attraverso una migliore illuminazione e sicurezza, ecc.);
- **struttura pedonale** (valorizzare e mettere in sicurezza gli attraversamenti, pavimentare i marciapiedi, abbattere le barriere architettoniche esistenti, ecc.)
- **aree verdi** (creare collegamenti tra gli spazi verdi e migliorare illuminazione e sicurezza)

Perché quest'area studio?

- Per dare risposte alle problematiche di sicurezza di mobilità a categorie particolarmente deboli come disabili, anziani, bambini;
- Per creare un ambiente favorevole alla salute attraverso lo sviluppo di una rete tanto nel contesto ambientale quanto nel tessuto sociale della zona;
- Per favorire una mobilità sostenibile e una miglior qualità della vita.



Il percorso partecipativo è già iniziato attraverso una ricerca svolta dai ragazzi della Scuola San Domenico sulla storia e sullo sviluppo del quartiere.



*Chiesetta del
quartiere
San Domenico*



oggi

ieri



... ricordi ...



*ex asilo poi
scuola
"1° maggio"*

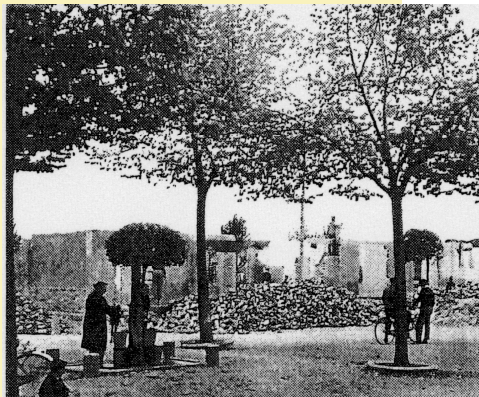




Le case



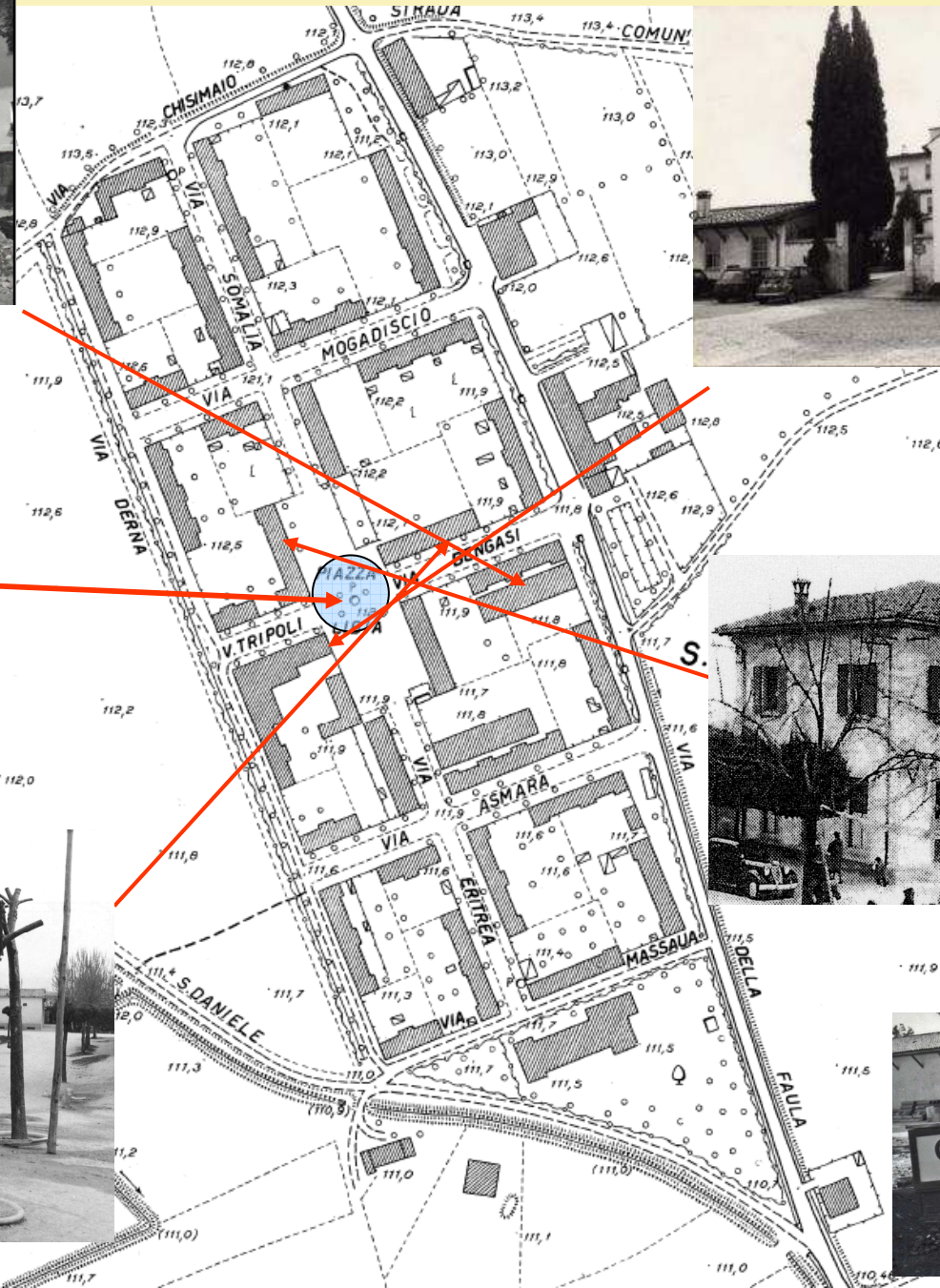
La chiesa



La piazza con la fontana



La piazza e le case



La scuola



Perché quest'area studio?

Dei facili collegamenti tra abitazione, posto di lavoro, negozi, servizi sanitari, scuole, ecc. sono un fattore fondamentale per un quartiere con una buona qualità di vita, poiché l'abitudine delle persone a camminare, andare in bicicletta o stare all'aria aperta, è influenzata in buona parte dalla comodità, dalla qualità e dalla sicurezza degli spazi urbani. L'ambiente fisico, così come plasmato dalle scelte di pianificazione territoriale, può facilitare o inibire l'adozione di uno stile di vita sano, la creazione di una rete sociale e di un senso di appartenenza alla comunità.

IL PROGETTO

TAV. 8 - Progetto dell'intervento

