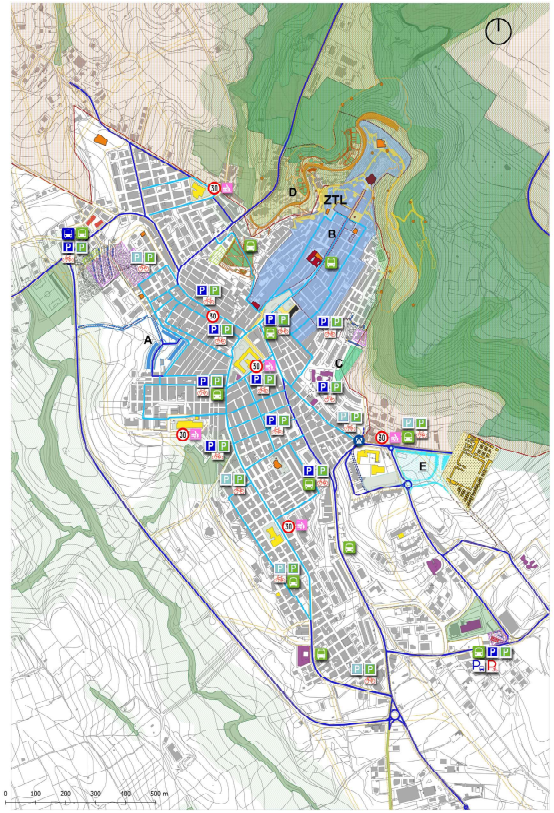
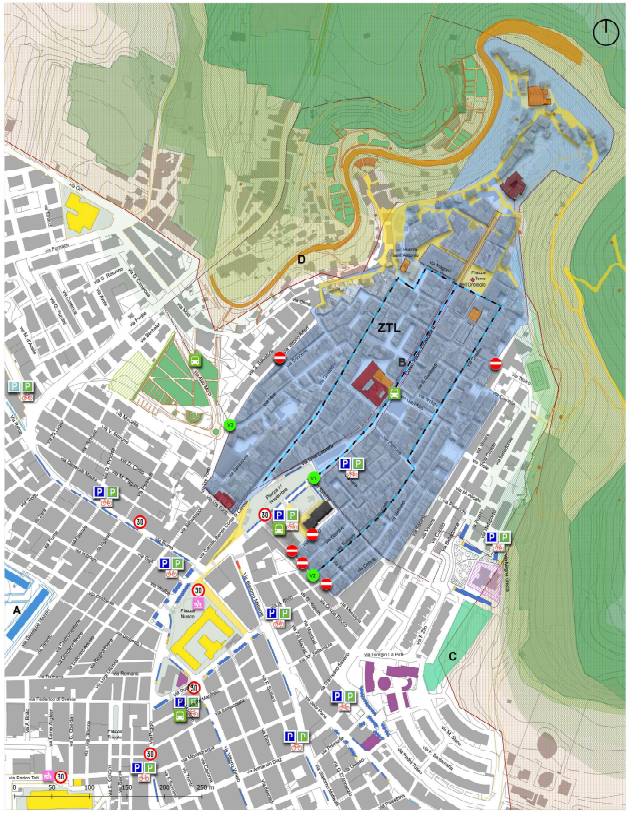
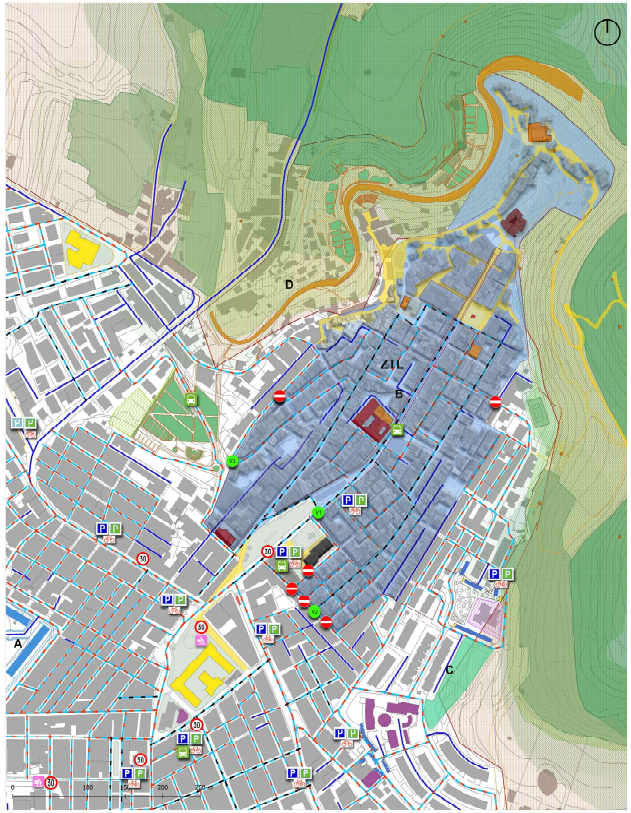


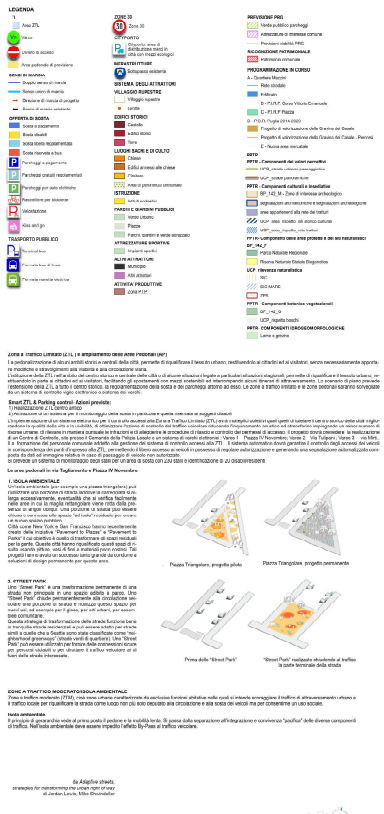
GINOSA ZONA A TRAFFICO LIMITATO E NODI DI SCAMBIO



GINOSA ZTL SISTEMA DELLA SOSTA AREA CENTRALE AGGI DI ADDESTRAMENTO PRINCIPALI



GINOSA ZTL E AGGI DI ADDESTRAMENTO PRINCIPALI E SECONDARI



Zona a Traffico Limitato (Z.T.L.) e ampliamento delle Aree Pedonali (AP)

La pedonalizzazione di alcuni ambiti storici e centrali della città, permette di riqualificare il tessuto urbano, restituendolo ai cittadini ed ai visitatori, senza necessariamente apportare modifiche o stravolgimenti alla viabilità e alla circolazione viaria.

L'istituzione della ZTL nell'ambito del centro storico e centrale della città o di alcune situazioni tipiche e particolari situazioni stagionali, permette di riqualificare il tessuto urbano, incrementando in parte ai cittadini ed ai visitatori, facilitando gli spostamenti con mezzi sostenibili ed interrompendo alcuni itinerari di attraversamento. La scansione di piano prevede l'estensione della Z.T.L. a tutto il centro storico, la regolamentazione della sosta e del carico/scarico all'ora ed, infine, le zone a traffico limitato e le zone pedonali saranno salvaguardate da un sistema di controllo degli ingressi costituito a sistema dei varchi.

Smart ZTL & Parking control: Azioni previste:

1) MANIZZAZIONE Z.T.L/centro storico

A) Realizzazione di un sistema per il controllo degli accessi nonché in particolare a quelle zone sede di maggiori disagi

L'ingresso e l'uscita di un veicolo in entrata ed in uscita per il suo arco di passaggio alla Zona a Traffico Limitato (ZTL) verrà rilevato e registrato elettronicamente quasi istantaneamente. Il sistema è in grado di riconoscere la targa di ogni veicolo in transito, confrontarla con quelle presenti in una banca dati e, se autorizzata, consentirne l'accesso. Il sistema è in grado di rilevare anche i veicoli non autorizzati, ovvero quelli che superano la velocità consentita per evitare ingressi furtivi e/o tentativi di forzare il varco. Il controllo degli accessi dei veicoli e contemporaneo dei pedoni di ogni area ZTL, permettendo il libero accesso ai veicoli in possesso di regolare autorizzazione e garantendo una separazione ordinata/sicura con-sente da dati ed immagine relativi in caso di passaggio di veicolo non autorizzato.

Si prevede un sistema di monitoraggio attivo 24/24 per un area di 9.5000 con 220 Stalli e dotazione di 22 dissuasori/sbarre

Le aree pedonali in via Tagliamento e Piazza IV Novembre

1. ISOLA AMBIENTALE

Un'isola ambientale (per esempio una piazza triangolare) può realizzarsi ove esistono in stretta adiacenza la convergenza su-perlega accessoriamente, eventuale che si verifica facilmente nelle aree in cui la maglia rettangolare viene rotta dalla presenza di una piazza triangolare. Tale piazza può essere sfruttata in vari modi allo spazio "nell'isola" risultante può essere un buon spazio pubblico.

Città come New York e San Francisco hanno recentemente creato delle iniziative "Pavement to Plazas" e "Pavement to Parks" per trasformare spazi stradali in piccole piazze e parchi per la gente. Queste città hanno riqualificato questi spazi di-sutilizzando strade, vasi di fiori e materiali poco costosi. Tali progetti sono stati un successo sono grande da condurre a soluzioni di disegno permanente per queste aree.

2. STREET PARK

Uno "Street Park" è una trasformazione permanente di una strada non principale in uno spazio edibile a parco. Uno "Street Park" rituale permanentemente alla circolazione veicolare ma pedonale si tratta e riutilizzo questi spazi pri-mari ad, ad esempio per il gioco, per left urbani, per esempi-bee comunitarie

Il principio di trasformazione delle strade funzione bene in tranquilla della residenziali e può essere attatto per strade simili a quelle che a Seattle sono state classificate come "neighborhood greenways" (strade verdi di quartiere). Uno "Street Park" può essere ottimale per tronca delle connessioni locale per pedoni ciclisti e per diventare il surface relaxiere ai siti con della strada interessata.

ZONE A TRAFFICO MODERATO/ISOLA AMBIENTALE

Nella traffico moderato (TRM), cioè zone urbane caratterizzate da particolare forme abitative nelle quali si intende scoraggiare il traffico di attraversamento urbano e il traffico locale per riqualificare la strada come luogo non più solo cacciato alla circolazione e alla sosta dei veicoli ma per consentirne un uso sociale.

TUTELA AMBIENTALE

Il principio di prossimità vede al primo posto il pedone e la mobilità lenta. Si passa dalla separazione all'integrazione e convivenza "pacifica" delle diverse componenti di traffico. Nell'isola ambientale deve essere impedito l'effetto By-Pass al traffico veicolare.

da Allgöwe sheets,
strategies for transforming the urban right of way
di Jordan Lewis, Mike Shumaker