

LEGENDA

-  Marciapiede esistente
-  Marciapiede previsto
-  Attraversamento pedonale esistente
-  Attraversamento pedonale previsto
-  Attraversamento pedonale rialzato
-  Percorso ciclopedonale
-  Percorso escursionistico
-  Platea rialzata
-  Strada chiusa ai mezzi a 4 ruote
-  Rotatoria
-  Minirotatoria
-  Incrocio semaforizzato
-  Area Pedonale (AP)
-  Zona a Traffico Moderato (ZTM)

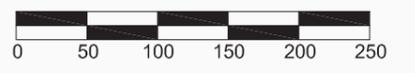


COMUNE DI MONTEPULCIANO

Piano Urbano del Traffico
 Montepulciano: centro storico

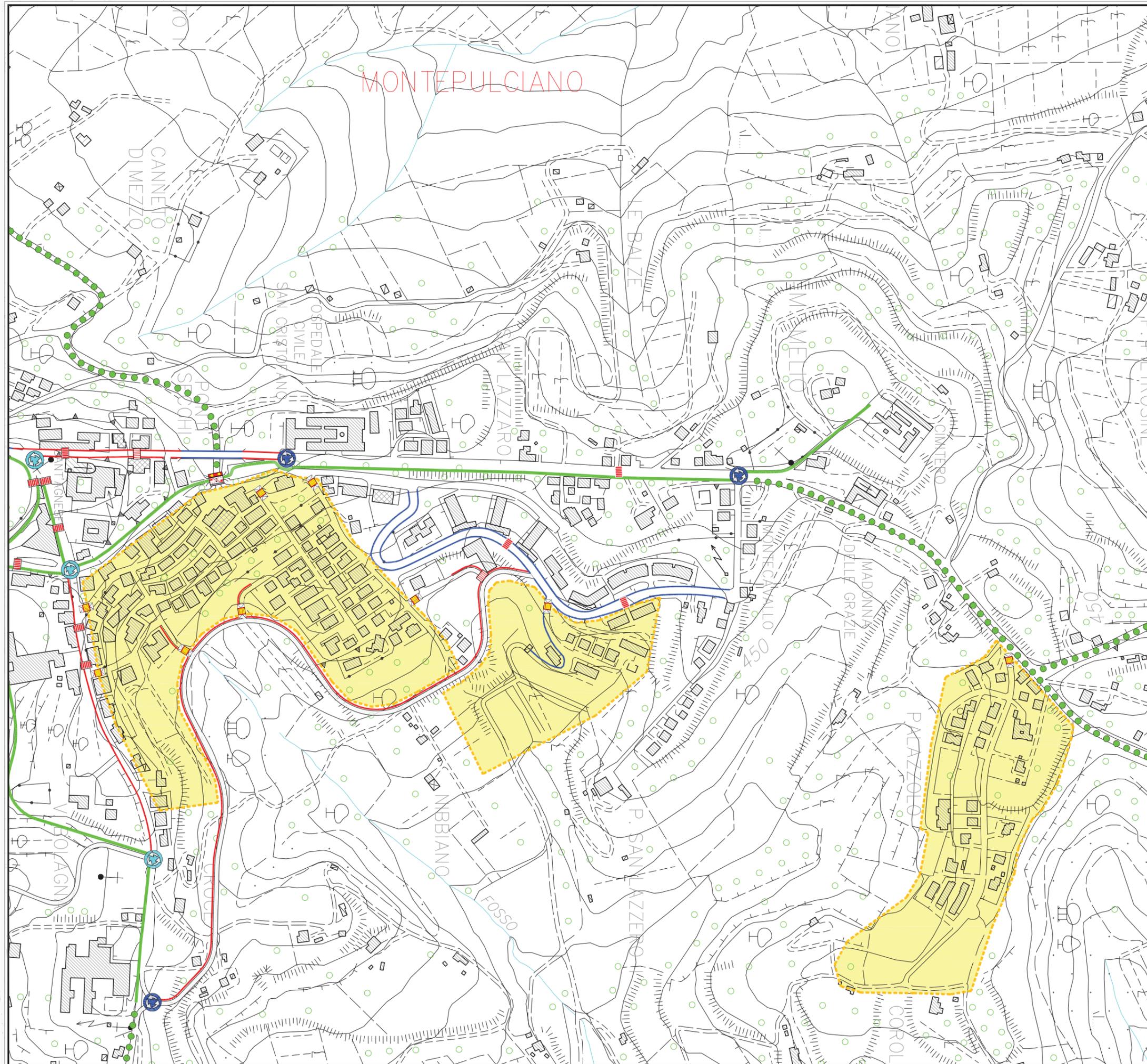
ATTREZZATURE
 PER LA MOBILITA'
 CICLOPEDONALE

Tav. n°
14.1



Scala
1:5.000

Novembre 2005



LEGENDA

-  Marciapiede esistente
-  Marciapiede previsto
-  Attraversamento pedonale esistente
-  Attraversamento pedonale previsto
-  Attraversamento pedonale rialzato
-  Percorso ciclopedonale
-  Percorso escursionistico
-  Platea rialzata
-  Strada chiusa ai mezzi a 4 ruote
-  Rotatoria
-  Minirotatoria
-  Incrocio semaforizzato
-  Area Pedonale (AP)
-  Zona a Traffico Moderato (ZTM)



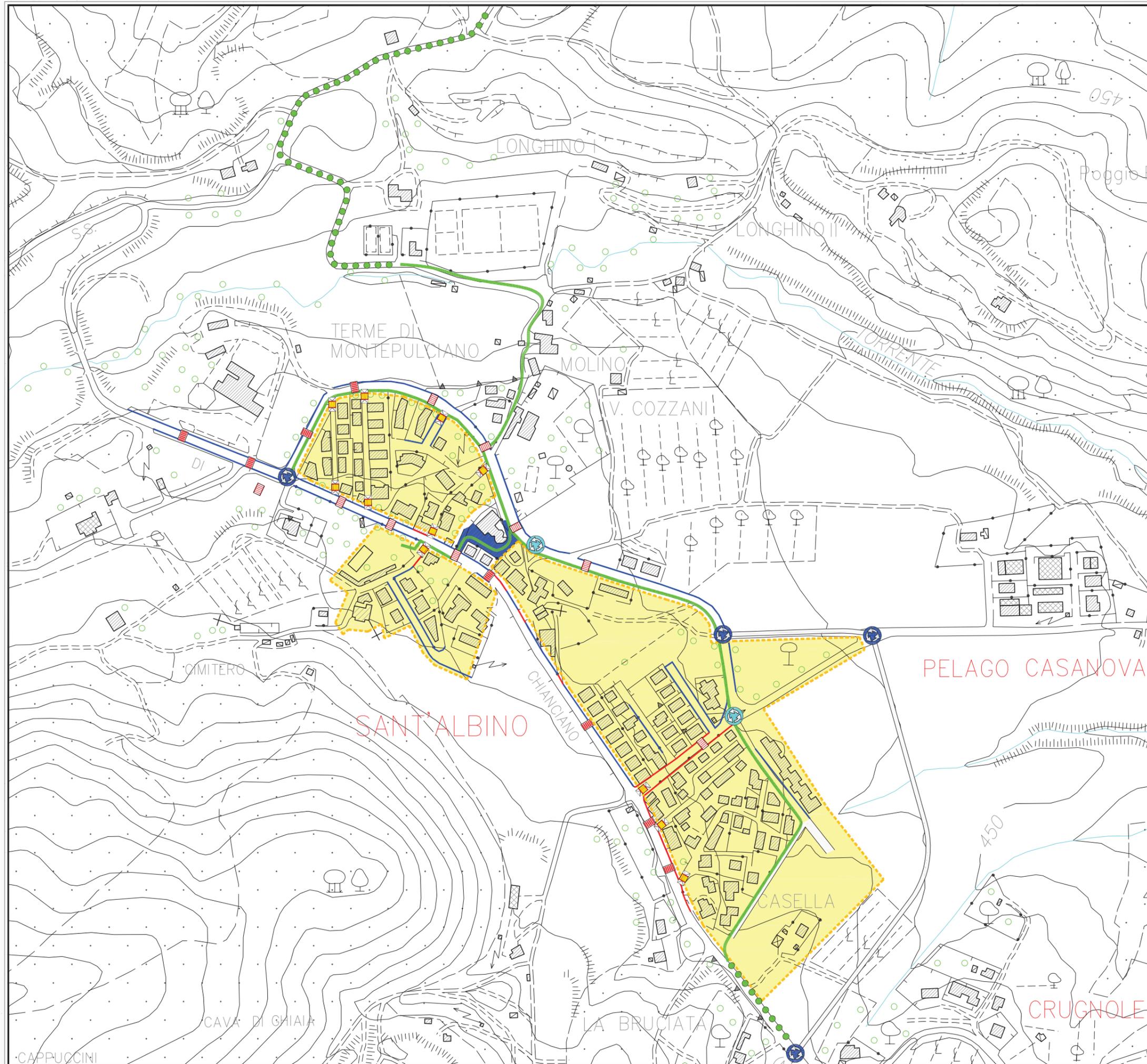
COMUNE DI MONTEPULCIANO
Piano Urbano del Traffico
 Montepulciano: espansioni

ATTREZZATURE PER LA MOBILITA' CICLOPEDONALE	Tav. n° 14.2
---	------------------------



Scala
1:5.000

Novembre 2005



LEGENDA

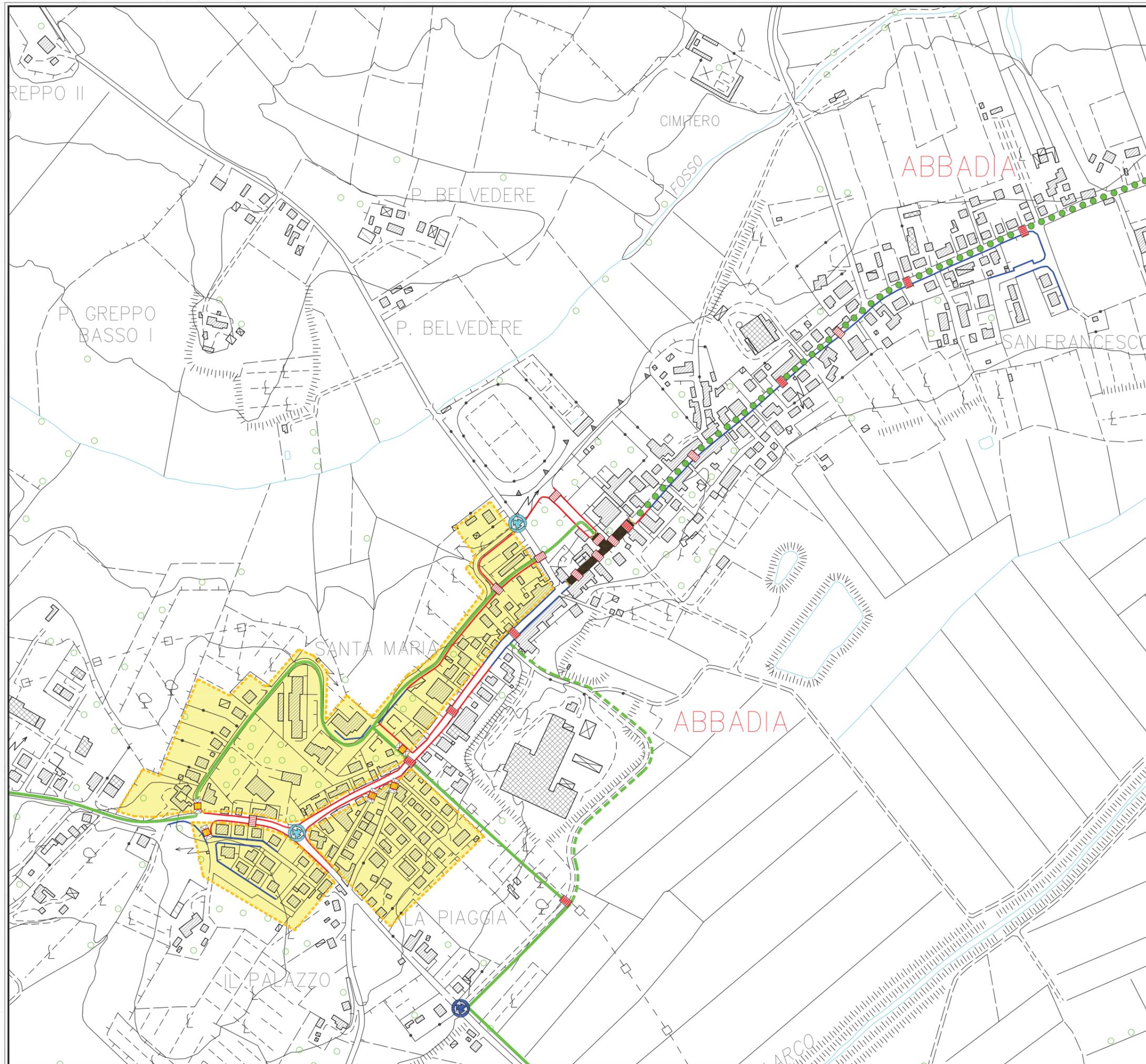
-  Marciapiede esistente
-  Marciapiede previsto
-  Attraversamento pedonale esistente
-  Attraversamento pedonale previsto
-  Attraversamento pedonale rialzato
-  Percorso ciclopedonale
-  Percorso escursionistico
-  Platea rialzata
-  Strada chiusa ai mezzi a 4 ruote
-  Rotatoria
-  Minirotatoria
-  Incrocio semaforizzato
-  Area Pedonale (AP)
-  Zona a Traffico Moderato (ZTM)

COMUNE DI MONTEPULCIANO
Piano Urbano del Traffico
 Frazione: Sant'Albino

ATTREZZATURE PER LA MOBILITA' CICLOPEDONALE	Tav. n° 14.3
---	------------------------


 0 50 100 150 200 250
 **Scala**
1:5.000

Novembre 2005



LEGENDA

- Marciapiede esistente
- Marciapiede previsto
- ▨ Attraversamento pedonale esistente
- ▨ Attraversamento pedonale previsto
- ▨ Attraversamento pedonale rialzato
- Percorso ciclopedonale
- Percorso escursionistico
- Platea rialzata
- Strada chiusa ai mezzi a 4 ruote
- ⊙ Rotatoria
- ⊙ Minirotatoria
- Incrocio semaforizzato
- Area Pedonale (AP)
- Zona a Traffico Moderato (ZTM)

COMUNE DI MONTEPULCIANO

Piano Urbano del Traffico

Frazione: Abbadia

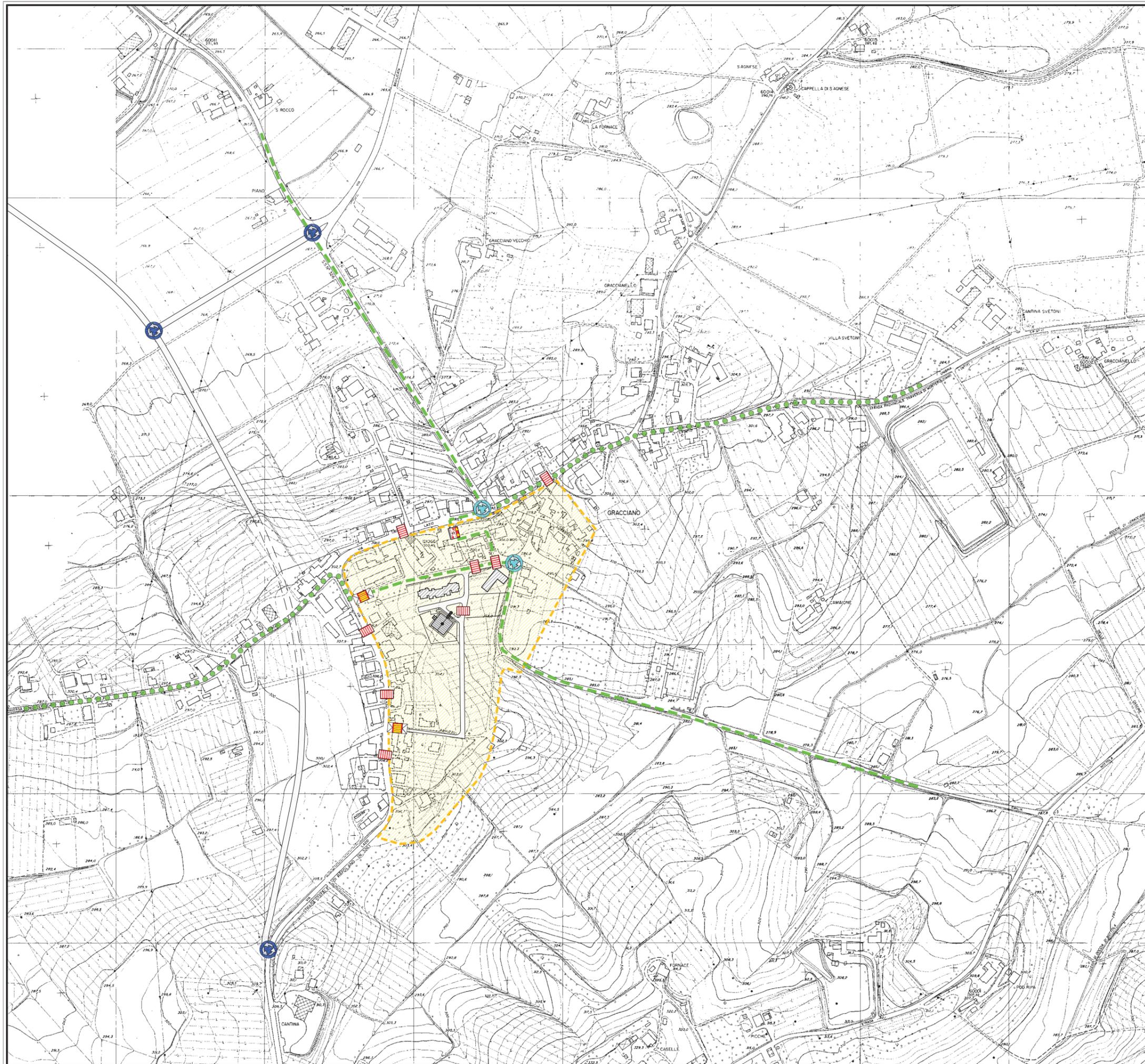
ATTREZZATURE
PER LA MOBILITA'
CICLOPEDONALE

Tav. n°
14.4



Scala
1:5.000

Novembre 2005



LEGENDA

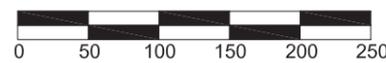
-  Attraversamento pedonale esistente
-  Attraversamento pedonale previsto
-  Attraversamento pedonale rialzato
-  Percorso ciclopeditonale
-  Percorso escursionistico
-  Platea rialzata
-  Strada chiusa ai mezzi a 4 ruote
-  Rotatoria
-  Minirotatoria
-  Incrocio semaforizzato
-  Area Pedonale (AP)
-  Zona a Traffico Moderato (ZTM)

COMUNE DI MONTEPULCIANO

Piano Urbano del Traffico

Frazione: Gracciano - I fase

ATTREZZATURE PER LA MOBILITA' CICLOPEDONALE	Tav. n° 14.5
---	------------------------

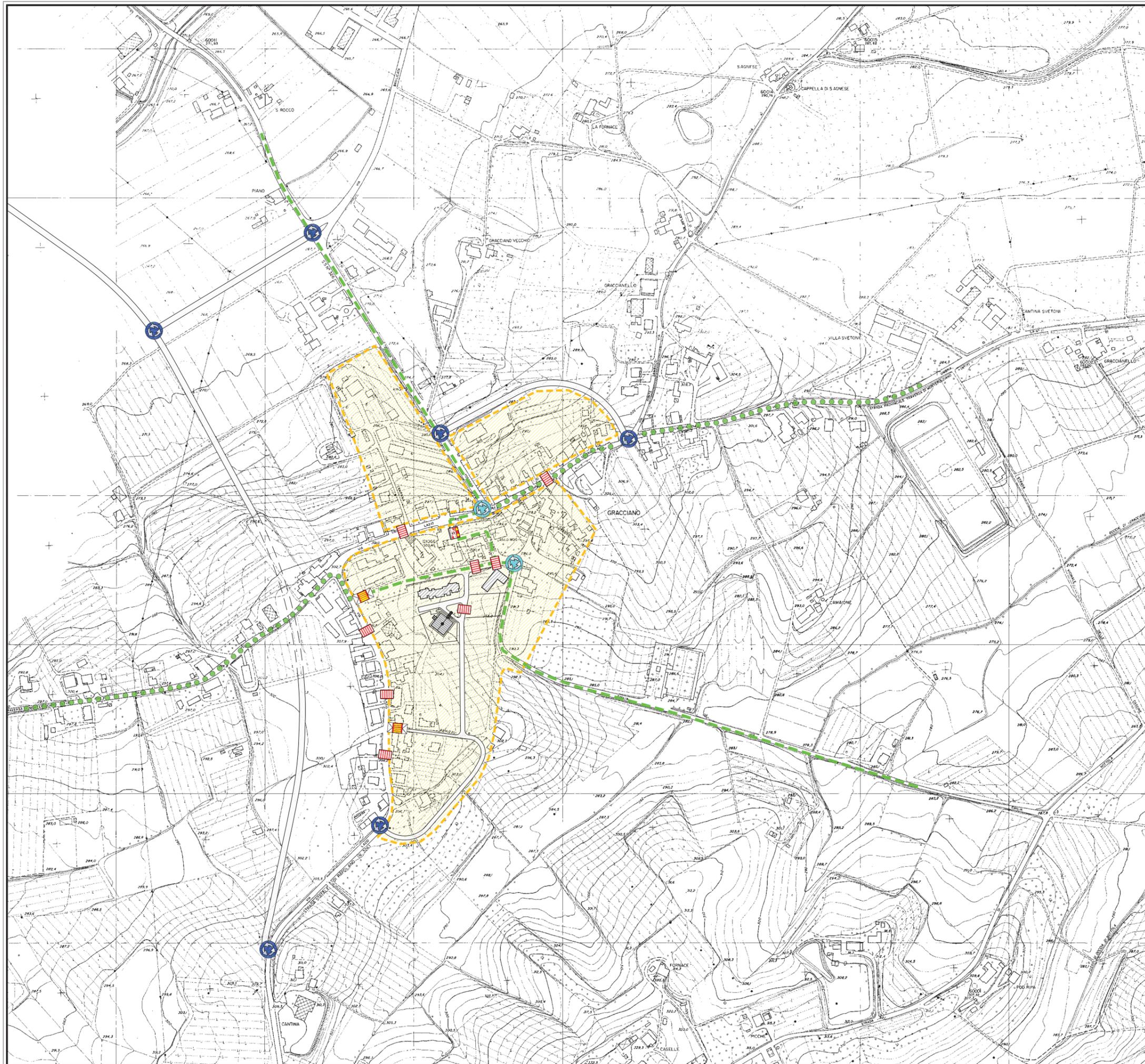


0 50 100 150 200 250



Scala
1:5.000

Dicembre 2005



LEGENDA

-  Attraversamento pedonale esistente
-  Attraversamento pedonale previsto
-  Attraversamento pedonale rialzato
-  Percorso ciclopedonale
-  Percorso escursionistico
-  Platea rialzata
-  Strada chiusa ai mezzi a 4 ruote
-  Rotatoria
-  Minirotatoria
-  Incrocio semaforizzato
-  Area Pedonale (AP)
-  Zona a Traffico Moderato (ZTM)

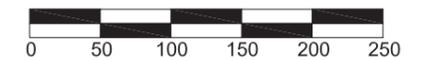
COMUNE DI MONTEPULCIANO

Piano Urbano del Traffico

Frazione: Gracciano - II fase

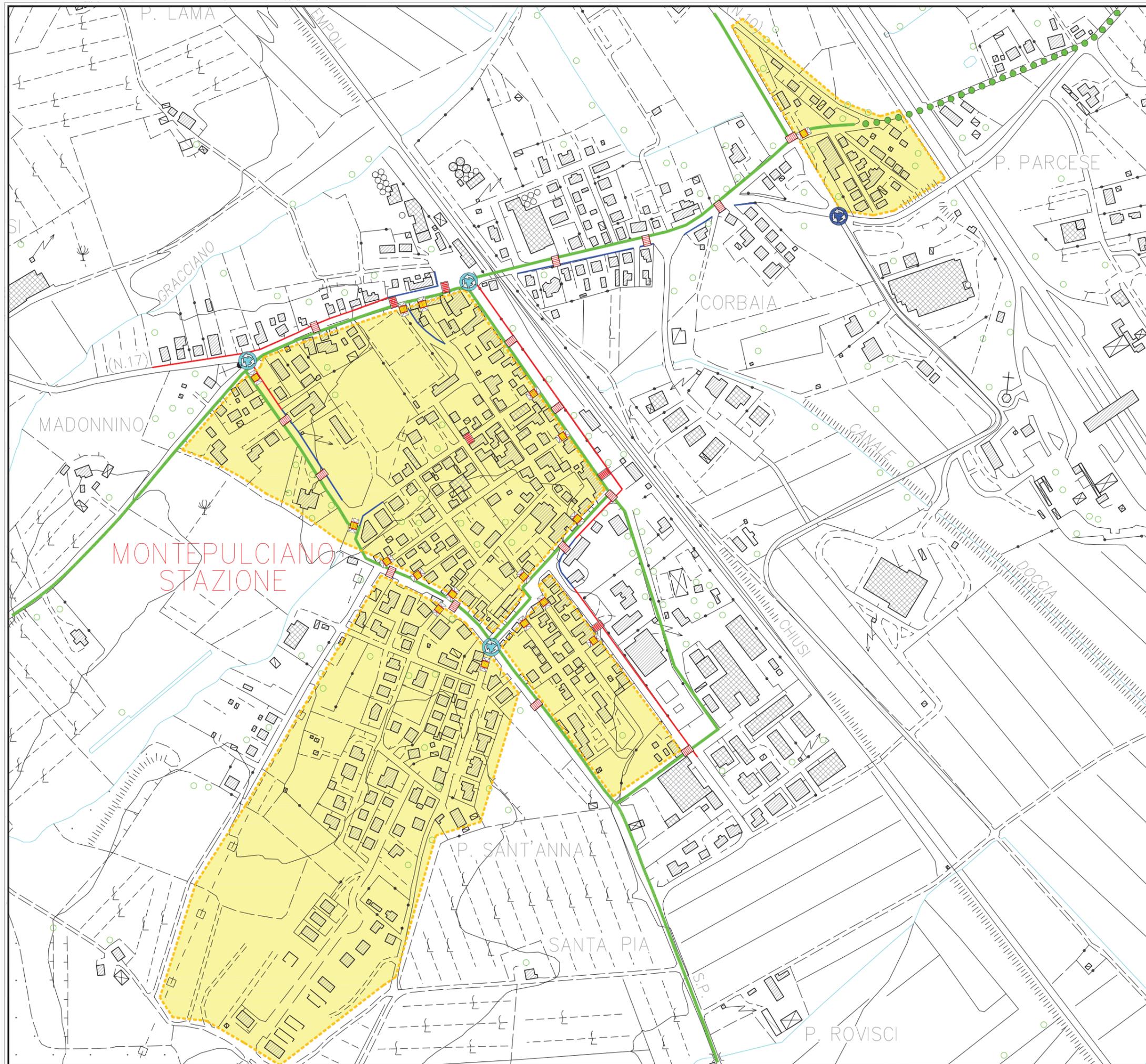
ATTREZZATURE
PER LA MOBILITA'
CICLOPEDONALE

Tav. n°
14.5b



Scala
1:5.000

Dicembre 2005



LEGENDA

-  Marciapiede esistente
-  Marciapiede previsto
-  Attraversamento pedonale esistente
-  Attraversamento pedonale previsto
-  Attraversamento pedonale rialzato
-  Percorso ciclopedonale
-  Percorso escursionistico
-  Platea rialzata
-  Strada chiusa ai mezzi a 4 ruote
-  Rotatoria
-  Minirotatoria
-  Incrocio semaforizzato
-  Area Pedonale (AP)
-  Zona a Traffico Moderato (ZTM)

COMUNE DI MONTEPULCIANO

Piano Urbano del Traffico

Frazione: Stazione

ATTREZZATURE PER LA MOBILITA' CICLOPEDONALE	Tav. n° 14.6
---	------------------------

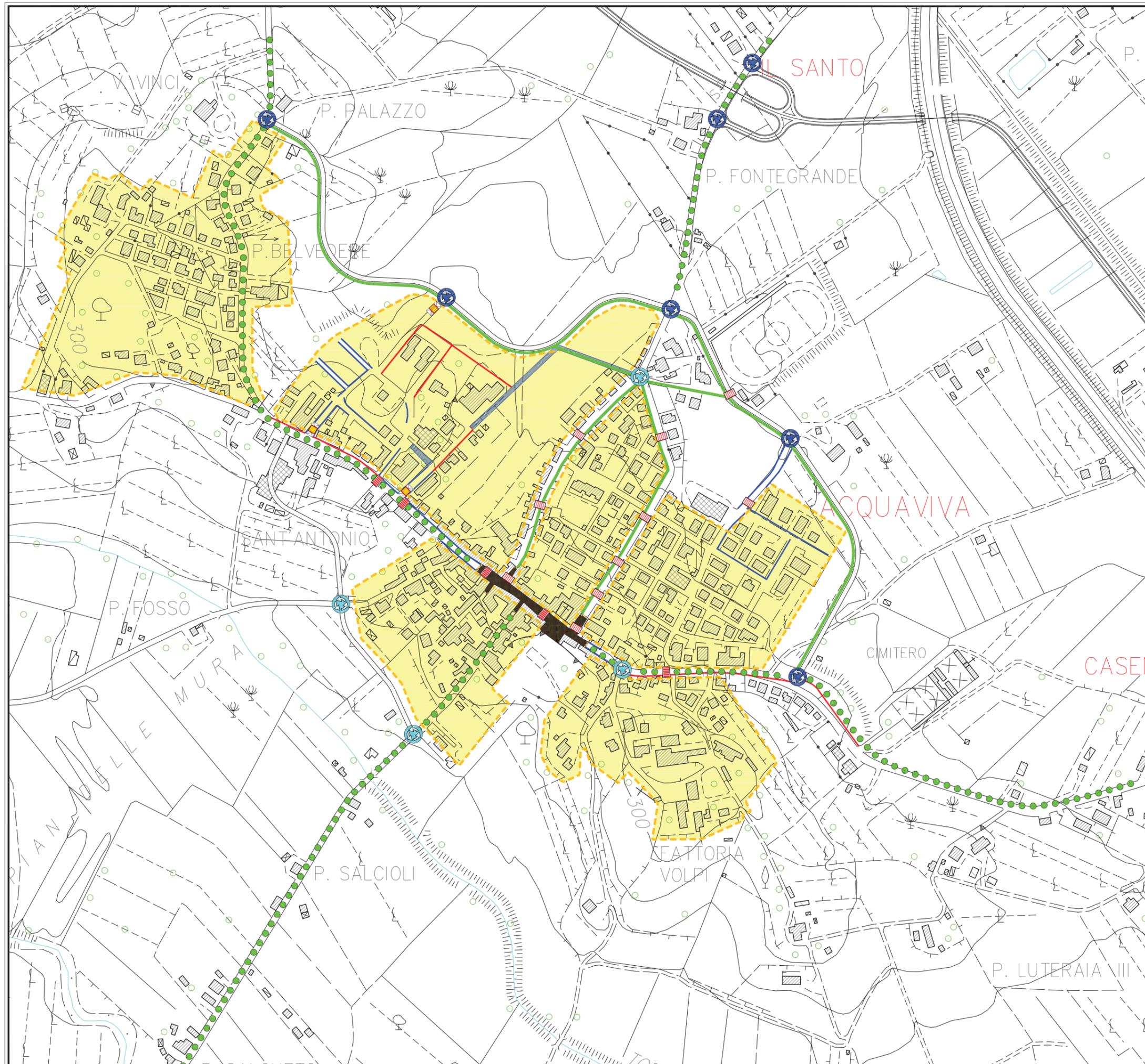


0 50 100 150 200 250



Scala
1:5.000

Novembre 2005



LEGENDA

- Marciapiede esistente
- Marciapiede previsto
- Attraversamento pedonale esistente
- Attraversamento pedonale previsto
- Attraversamento pedonale rialzato
- Percorso ciclopeditonale
- Percorso escursionistico
- Platea rialzata
- Strada chiusa ai mezzi a 4 ruote
- Rotatoria
- Minirotatoria
- Incrocio semaforizzato
- Area Pedonale (AP)
- Zona a Traffico Moderato (ZTM)

COMUNE DI MONTEPULCIANO

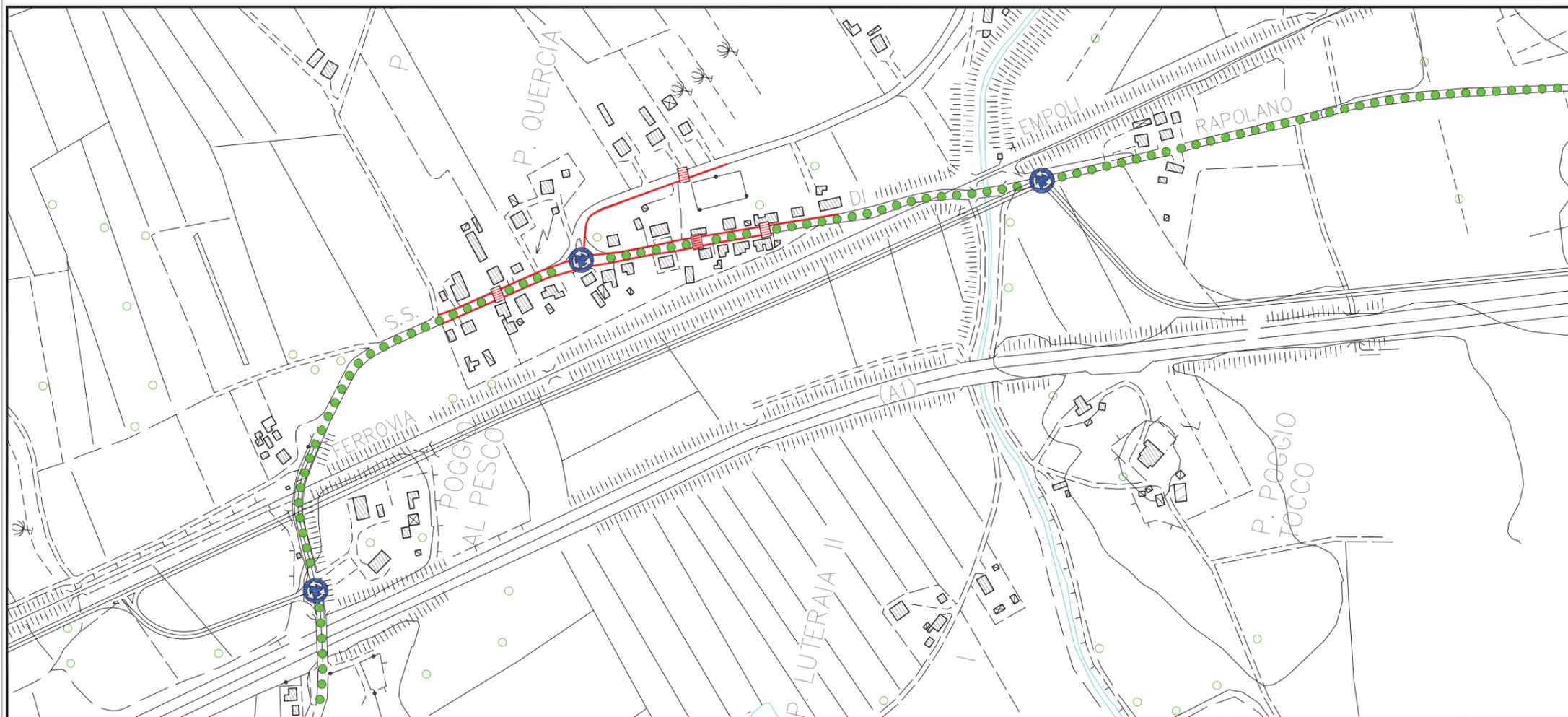
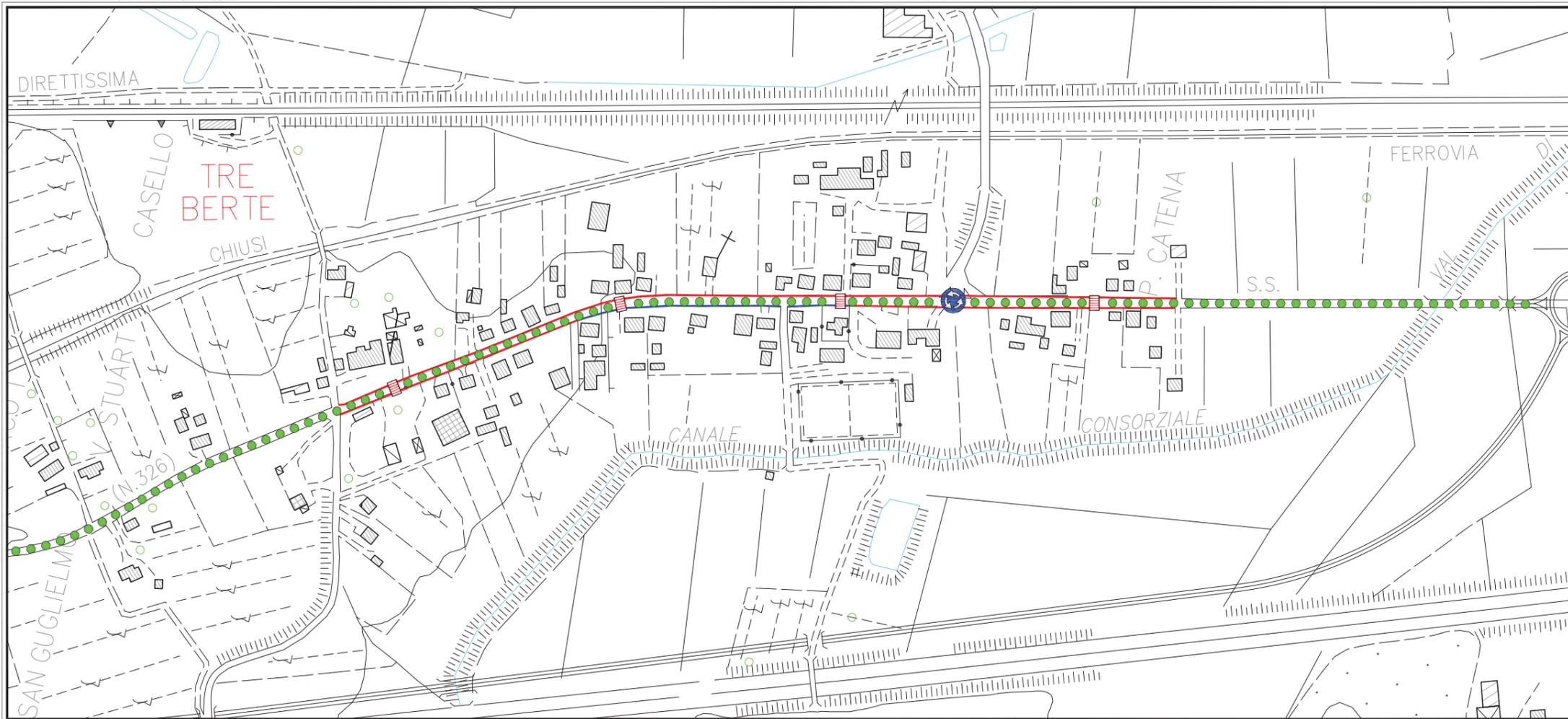
Piano Urbano del Traffico
Frazione: Acquaviva

ATTREZZATURE PER LA MOBILITA' CICLOPEDONALE	Tav. n° 14.7
---	------------------------

0 50 100 150 200 250

Scala
1:5.000

Novembre 2005



LEGENDA

-  Marciapiede esistente
-  Marciapiede previsto
-  Attraversamento pedonale esistente
-  Attraversamento pedonale previsto
-  Attraversamento pedonale rialzato
-  Percorso ciclopedonale
-  Percorso escursionistico
-  Platea rialzata
-  Strada chiusa ai mezzi a 4 ruote
-  Rotatoria
-  Minirotatoria
-  Incrocio semaforizzato
-  Area Pedonale (AP)
-  Zona a Traffico Moderato (ZTM)



COMUNE DI MONTEPULCIANO

Piano Urbano del Traffico
Frazione: Salcheto e Tre Berte

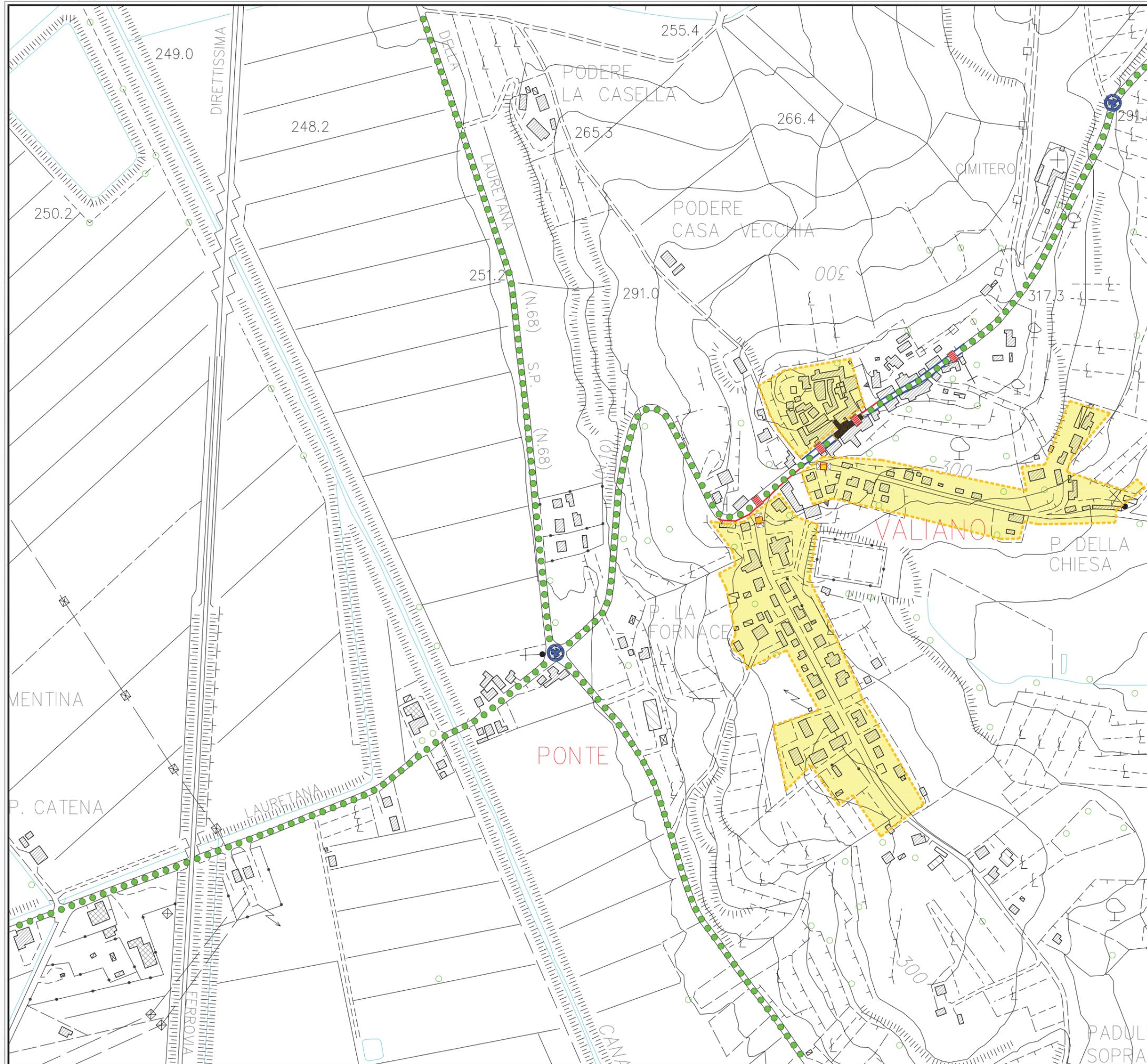
ATTREZZATURE
PER LA MOBILITA'
CICLOPEDONALE

Tav. n°
14.8



Scala
1:5.000

Novembre 2005



LEGENDA

-  Marciapiede esistente
-  Marciapiede previsto
-  Attraversamento pedonale esistente
-  Attraversamento pedonale previsto
-  Attraversamento pedonale rialzato
-  Percorso ciclopedonale
-  Percorso escursionistico
-  Platea rialzata
-  Strada chiusa ai mezzi a 4 ruote
-  Rotatoria
-  Minirotatoria
-  Incrocio semaforizzato
-  Area Pedonale (AP)
-  Zona a Traffico Moderato (ZTM)

COMUNE DI MONTEPULCIANO

Piano Urbano del Traffico

Frazione: Valiano

ATTREZZATURE
PER LA MOBILITA'
CICLOPEDONALE

Tav. n°
14.9



Scala
1:5.000

Novembre 2005

4.5. Rete del trasporto pubblico

4.5.1. Struttura della rete

La vigente normativa riguardante la stesura dei Piani Urbani del Traffico non richiede, salvo specifica indicazione dell'Amministrazione Comunale, che venga affrontato il tema della riorganizzazione dei trasporti pubblici.

D'altra parte, la configurazione amministrativa dei numerosi servizi di autolinea transitanti nel territorio comunale di Montepulciano fa sì che la competenza sulla relativa programmazione spetti all'Amministrazione Provinciale, anche nei casi in cui la linea svolge un servizio di collegamento fra il capoluogo e le frazioni.

Il piano del traffico, pertanto, si limita ad indicare le variazioni di tracciato necessarie a seguito delle modifiche degli schemi di circolazione all'interno dei centri abitati, e/o opportune a seguito della realizzazione di nuovi assi stradali.

Si evidenzia che l'organizzazione geometrica degli assi urbani interessati dal transito delle autolinee è stata verificata, in modo da risultare coerente con le esigenze di circolazione degli autobus (o quanto meno, nei casi più critici, non peggiorativa rispetto alla situazione attuale). In tal senso, il piano non prevede la realizzazione di dossi od altri interventi di moderazione inadatti al transito degli autobus lungo le strade interquartiere, di quartiere ed interzonali, percorse dalle autolinee.

Nei soli casi di via della Resistenza ad Abbadia e della strada lauretana a Valiano, interessate dalla linea Montepulciano-Cortona, è stata prevista la realizzazione di platee di notevole lunghezza, per la quali si prescrivono altezze, e soprattutto pendenze delle rampe, limitate e compatibili con il transito degli autobus.

Il piano contiene quindi alcune indicazioni relative alla necessità di attrezzare in modo adeguato i percorsi di linea, con particolare riferimento alle fermate.

4.5.2. Istradamento dei servizi all'interno della ZTL

Le modifiche allo schema viario interno alla ZTL non comportano rilevanti problemi di istradamento per l'esistente autolinea. L'unico tratto del percorso interessato da interventi di ulteriore limitazione del traffico è infatti rappresentato dal transito in piazza Grande, che viene ad attraversare l'Area Pedonale.

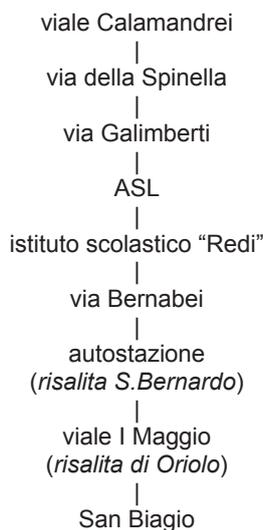
Premesso che la coesistenza tra il servizio di trasporto pubblico e l'area pedonale risulta del tutto possibile, e per certi versi persino opportuna¹³, volendo mantenere il percorso dell'autobus al di fuori di questo ambito è sufficiente deviare la linea da via San Donato su via Fiorenzuola Vecchia.

Va peraltro osservato che la realizzazione delle risalite meccaniche pone, in prospettiva, il problema di una riorganizzazione dei transiti di minibus all'interno del centro storico.

¹³ Si osservi infatti che la pedonalizzazione di via Ricci, sottraendo questo asse all'attuale regime di senso unico di circolazione, consentirebbe di istradare la navetta, in entrambi i sensi, da piazza Grande a piazza San Francesco (e viceversa).

4.5.3. Modifiche di percorso lungo la viabilità principale del capoluogo

Per quanto concerne l'istadamento delle linee – urbane ed extraurbane – nelle zone del capoluogo esterne alla ZTL, è da osservare che la realizzazione del nuovo collegamento tra via Galimberti, via Bernabei e viale I Maggio è finalizzato anche a semplificare i percorsi degli autobus, che verrebbero unificati lungo l'itinerario "passante" così formato:



La deviazione delle linee su questo itinerario di supporto rappresenta anche una condizione per l'istituzione del senso unico sulla via Bernabei e, dunque, per la riorganizzazione del nodo di Sant'Agnese.

4.5.4. Modifiche di percorso nelle frazioni della Val di Chiana

Gli interventi previsti nelle frazioni della Val di Chiana non comportano importanti variazioni degli istradamenti delle autolinee. Infatti, anche a seguito della realizzazione della variante all'ex SS326, si ritiene opportuno che il servizio pubblico di linea continui a transitare all'interno dei singoli centri abitati, assicurando così il necessario collegamento fra questi ed il capoluogo comunale.

L'unica deviazione di qualche entità, conseguente all'interruzione di via del Buonviaggio, concerne il collegamento tra Montepulciano Stazione ed Acquaviva, che dovrà essere istradato da via Rovisci verso la variante all'ex SS326 e via del Santo.

4.5.5. Organizzazione delle fermate e dei capilinea

Anche mantenendo ferma l'attuale struttura di rete delle autolinee extraurbane, è comunque possibile prevedere alcuni interventi di riqualificazione delle fermate e dei capilinea collocati in prossimità della stazione ferroviaria, finalizzati in particolare a:

- aumentare la visibilità del servizio a scala urbana;
- migliorare il livello di comfort per i passeggeri in attesa;
- migliorare il quadro informativo ai passeggeri medesimi.

L'organizzazione delle fermate dovrebbe essere curata, nel suo inserimento urbano, assicurando una dotazione minima, costituita dagli elementi che seguono:

- pensilina od altro riparo dalle intemperie;
- panchina;
- quadro informativo che riporti la struttura della rete e gli orari delle linee in transito.



Esempio di fermata bus attrezzata

Particolare attenzione andrà posta nell'attrezzare le fermate di maggiore rilievo funzionale, tra cui in particolare:

- la stazione ferroviaria
- l'ospedale di Nottola
- la sede dell'ASL
- la base della risalita di Oriolo
- le fermate centrali delle singole frazioni

4.6. Interventi di riassetto delle strade e dei nodi di traffico

4.6.1. Generalità

In questo paragrafo vengono descritti alcuni schemi progettuali di riferimento per la risoluzione delle situazioni identificate nel quadro diagnostico come a più elevata criticità.

Gli interventi riguardano, praticamente senza eccezione, tratte o nodi stradali "strategici" per la riqualificazione degli ambiti urbani interni al capoluogo ed alle frazioni. La risoluzione delle problematiche viabilistiche è stata ottenuta non soltanto dimensionando i singoli dispositivi in funzione degli standard prestazionali richiesti dal piano e dei vincoli geometrici esistenti all'intorno, ma anche dei principali aspetti formali, relativi all'inserimento architettonico degli interventi.

A tale proposito, è importante sottolineare che l'obiettivo di riqualificazione degli spazi centrali delle frazioni può essere perseguito tanto più efficacemente quanto più le scelte tipologiche e dei materiali, sviluppate a livello progettuale, risultino coerenti con le soluzioni, di grandissima qualità urbana, esistenti nel centro storico.

Per alcuni interventi proposti è stato possibile procedere ad una definizione molto avanzata, quasi a livello di progettazione di massima (sino alla scala di 1:500), mentre altri schemi hanno più che altro il significato di esemplificazione di possibili tipologie di intervento.

L'attività di progettazione particolareggiata ed esecutiva trascende dal significato di generalità e coordinamento insito nel Piano Urbano del Traffico; essa deve quindi rientrare in quella più specifica della sua attuazione e gestione.

Questo significa anche che, ovviamente, non tutti gli interventi possibili ed opportuni di riassetto del sistema viario di Montepulciano, indicati ai precedenti paragrafi 4.2, 4.3, 4.4 e 4.5, sono qui riportati. E che, parimenti, possono essere presenti interventi cui non verrà riconosciuta priorità d'attuazione.

Il quadro qui disegnato dovrà in effetti essere continuamente rapportato alle effettive disponibilità, alle priorità via via definite, alle opportunità che si aprono nella pratica della gestione urbanistica. E' comunque importante partire da un documento che, via via aggiornato e trasformato, possa costituire un riferimento costante per la gestione degli spazi pubblici della città.

Gli interventi proposti sono sintetizzati per schede riassuntive che riportano, oltre allo schema planimetrico e/o alle eventuali sezioni-tipo, una breve descrizione tecnica e, dove necessario, una verifica della capacità di smaltimento e delle prestazioni rispetto ai flussi di traffico rilevati.

4.6.2. Capoluogo

Gli schemi progettuali relativi al capoluogo riguardano, essenzialmente, il riordino della direttrice I Maggio/Calamandrei, attraverso il potenziamento e la riqualificazione di alcuni dei suoi nodi principali.

INCROCIO DI SAN BIAGIO

La soluzione proposta prevede la realizzazione di una rotatoria, del diametro di 35 m, finalizzata a rendere coerente l'assetto del nodo con la configurazione delle manovre veicolari. Tale soluzione consente di servire abbastanza agevolmente tutti i rami convergenti sull'incrocio, con la sola eccezione del piccolo accesso Sud, proveniente dal comparto di Totona. E' altresì garantita la compatibilità con l'ambito monumentale del cimitero (rampa e balaustra), così come l'accesso alla fattoria di Montorio.

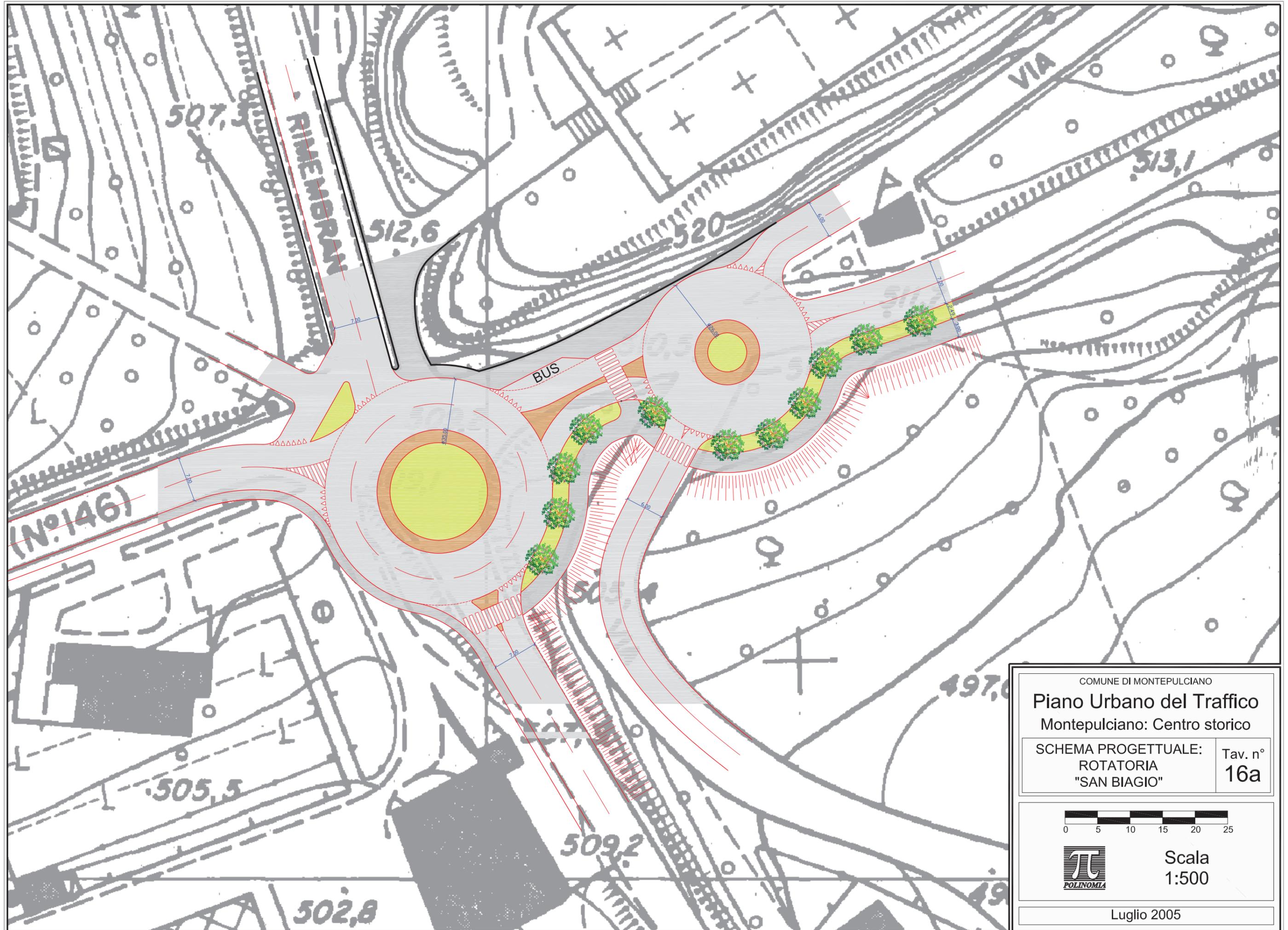
Per quanto concerne l'innesto di via San Pietro, anch'esso può essere risolto con uno schema a rotatoria (o a demi-lune), più compatto (diametro 26 m), al quale ricondurre anche il ramo che risale da Fonte al Vescovo

INCROCIO DI SANT'AGNESE

La soluzione proposta mantiene la regolazione semaforica del nodo, riorganizzando mediante parziali canalizzazioni le svolte a sinistra. I rami di accesso da piazza Don Minzoni e viale Sangallo sono riposizionati e gestiti unitariamente, mediante una soluzione a demi-lune, mentre l'innesto di via Bernabei viene rivisto tenendo conto dell'introduzione del senso unico di marcia.

INCROCIO DI SAN CRISTOFANO

Il difficile nodo di San Cristofano, interessato già oggi da una pluralità di rami laterali assai pendenti ed interferenti tra loro, ed investito in futuro dalle manovre di accesso all'insediamento dell'ex Ospedale (in via di ristrutturazione), viene risolto mediante la realizzazione di una rotatoria compatta (diametro 27 m) a cinque rami. L'attuale sbocco di via Coppelli viene ridimensionato al ruolo di ramo di uscita dal parcheggio esistente. Gli innesti di via Mencatelli e via Galimberti vengono riorganizzati, separandoli, e garantendo così la continuità del percorso ciclopedonale esistente in fregio a viale Calamandrei. I raggi di curvatura prescelti per tali innesti, e la forte pendenza che li contraddistingue, rendono comunque opportuna l'introduzione di un divieto di transito per i veicoli pesanti a rimorchio (autotreni/autoarticolati).



COMUNE DI MONTEPULCIANO

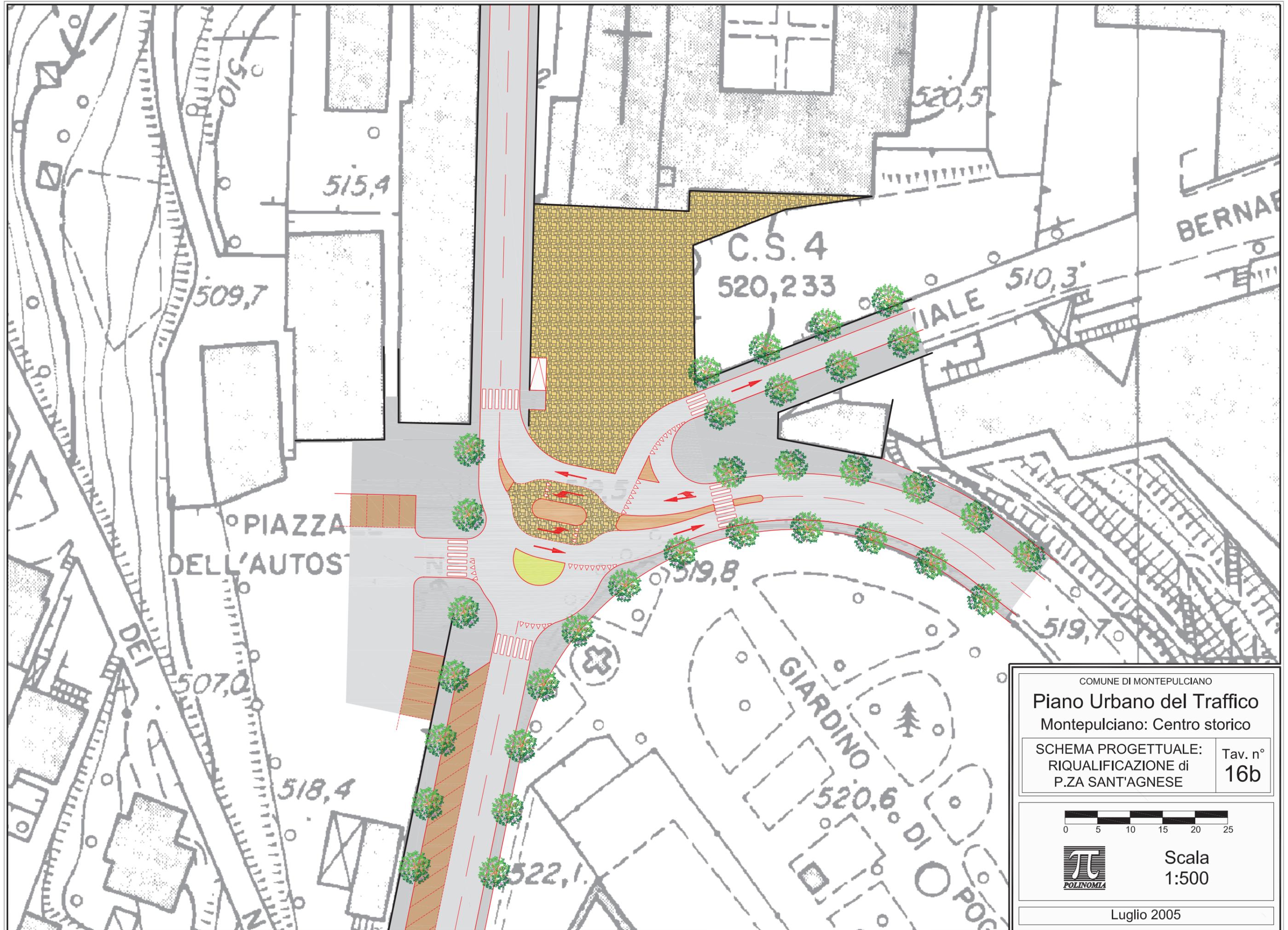
Piano Urbano del Traffico
Montepulciano: Centro storico

SCHEMA PROGETTUALE: ROTATORIA "SAN BIAGIO"	Tav. n° 16a
--	-----------------------

0 5 10 15 20 25

 Scala
1:500

Luglio 2005



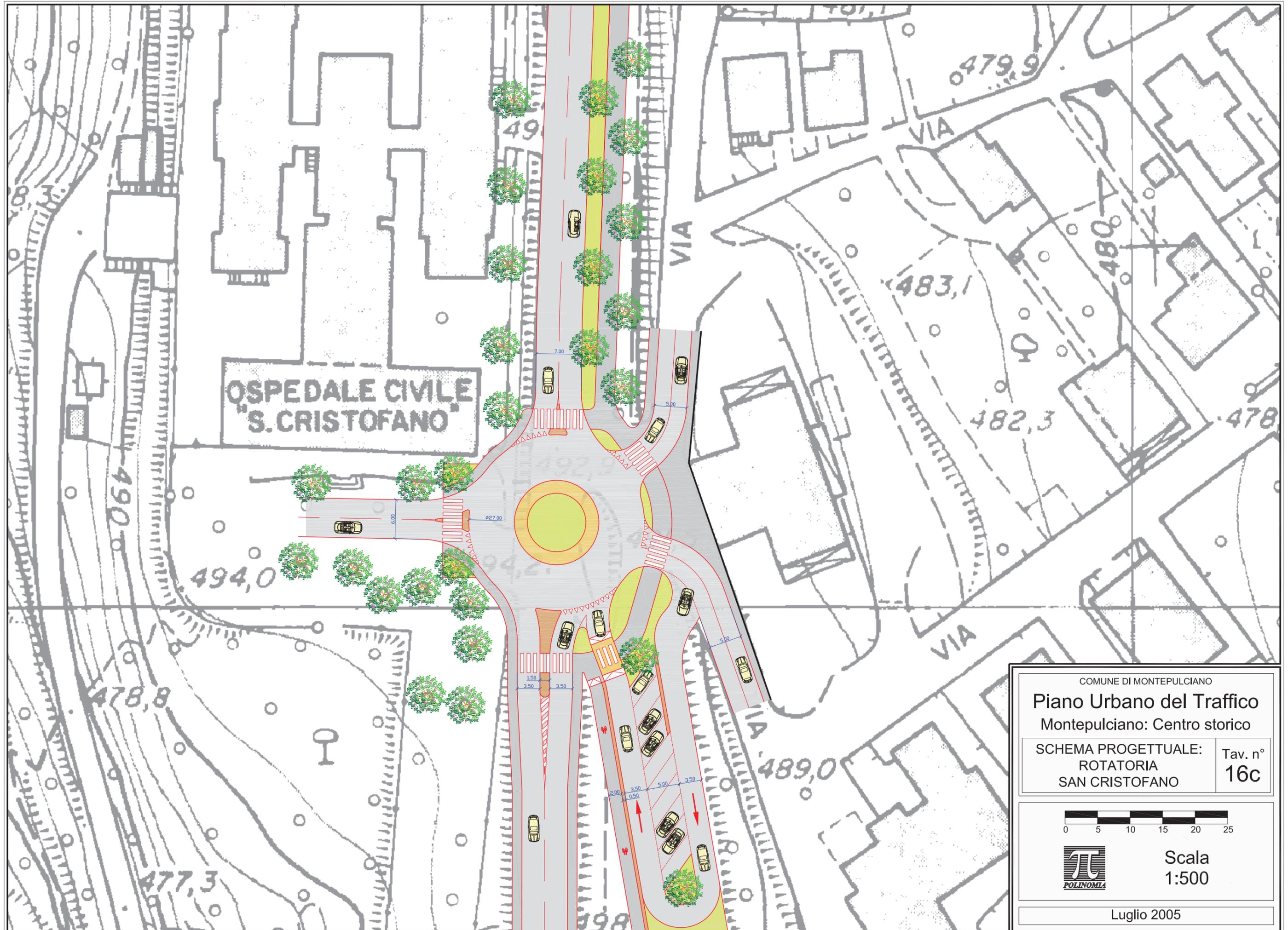
COMUNE DI MONTEPULCIANO
Piano Urbano del Traffico
 Montepulciano: Centro storico

SCHEMA PROGETTUALE: RIQUALIFICAZIONE di P.ZA SANT'AGNESE	Tav. n° 16b
--	-----------------------


 Scala
1:500



Luglio 2005



COMUNE DI MONTEPULCIANO

Piano Urbano del Traffico
 Montepulciano: Centro storico

SCHEMA PROGETTUALE: ROTATORIA SAN CRISTOFANO	Tav. n° 16c
--	-----------------------

0 5 10 15 20 25

 **Scala**
1:500

Luglio 2005

4.6.3. Sant'Albino

Lo schema progettuale sviluppato per la frazione di Sant'Albino riguarda la porta urbana Nord, e più in generale il trattamento della piattaforma stradale di via delle Terme. La soluzione indicata può essere tranquillamente replicata nel caso della porta urbana Sud.

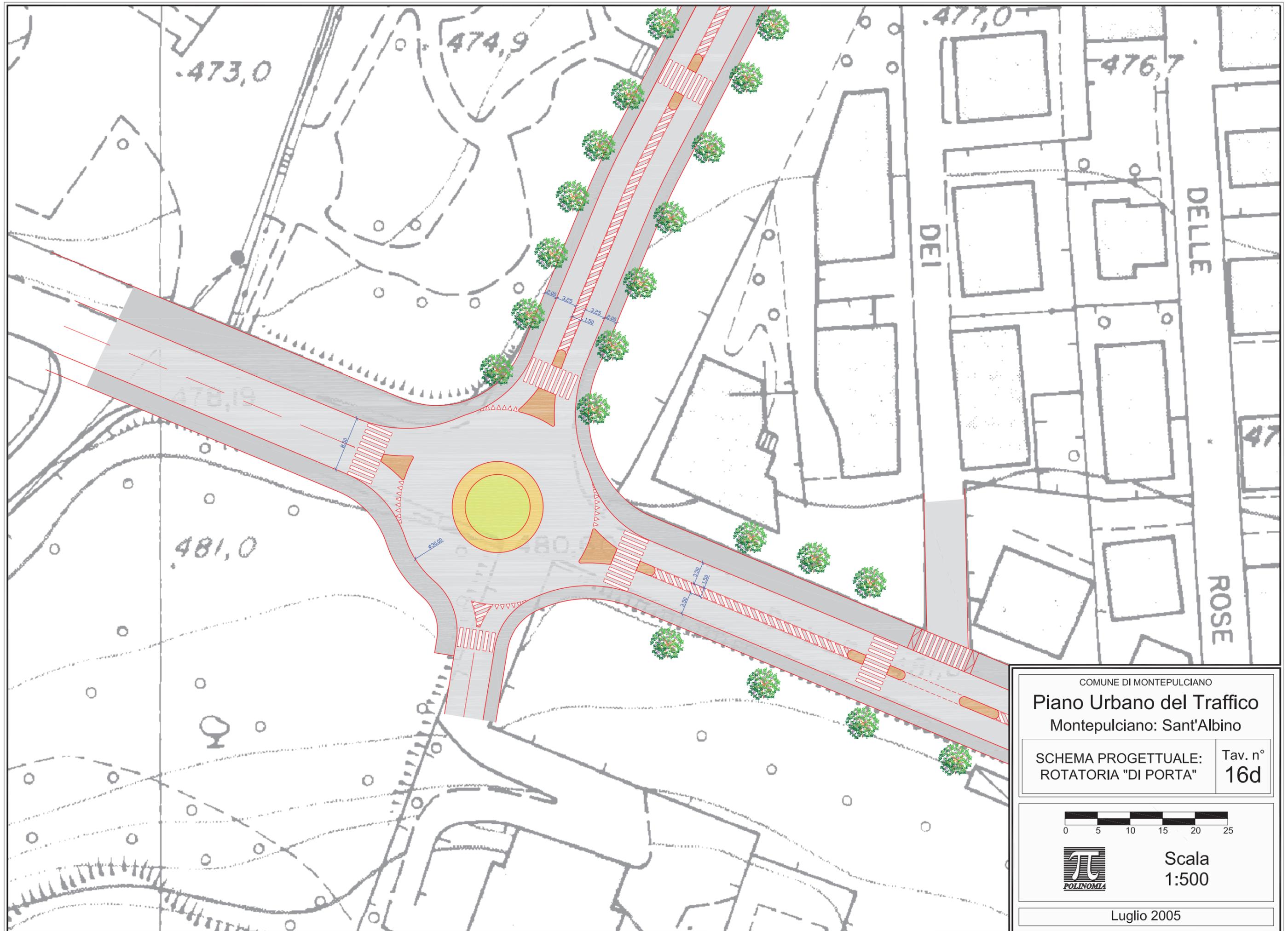
PORTA URBANA NORD

Si prevede la realizzazione di una rotatoria compatta, del diametro indicativo di 30 m. La piattaforma stradale di via delle Terme Nord viene riconfigurata mediante introduzione di una banda semisormontabile centrale, ampia da 1 a 2 m, atta a separare le due corsie di marcia, larghe 3,50-3,75 m. Tale banda è funzionale a regolare le svolte a sinistra riducendo le interferenze con i flussi longitudinali primari, ed anche a proteggere gli attraversamenti pedonali mediante l'inserimento di isole salvagente centrale (vedi scheda seguente).

ESEMPI DI RIORGANIZZAZIONE DI ATTRAVERSAMENTI URBANI MEDIANTE FASCE CENTRALI POLIVALENTI



L'inserimento, al centro della carreggiata, di una fascia semisormontabile polivalente, finalizzata a definire una riserva per le manovre di svolta a sinistra, così come per le necessarie protezioni pedonali.



4.6.4. Abbadia

Gli schemi progettuali relativi al centro abitato di Abbadia riguardano il riordino dei due principali "fuochi" urbani, identificati nell'innesto di via della Resistenza sulla ex SS326 (declassata) e la tratta mediana del medesimo asse.

TRATTA MEDIANA DI VIA DELLA RESISTENZA

E' prevista la realizzazione di una lunga platea, finalizzata ad interrompere la continuità visuale del tracciato stradale in corrispondenza delle principali funzioni urbane presenti. La larghezza della carreggiata è pari a 7 m, valore che consente sia la normale circolazione veicolare, sia la realizzazione di marciapiedi continui su entrambi i lati della strada.

L'intervento è completato da una complessiva riorganizzazione della sosta, ricondotta ai soli ambiti nei quali non ostacola il flusso veicolare e/o pedonale.

INCROCIO COSTITUZIONE/RESISTENZA/II GIUGNO

Si prevede la realizzazione di una minirotafora compatta a tre rami, del diametro di 18 m, circondata da marciapiede su tutti i lati.

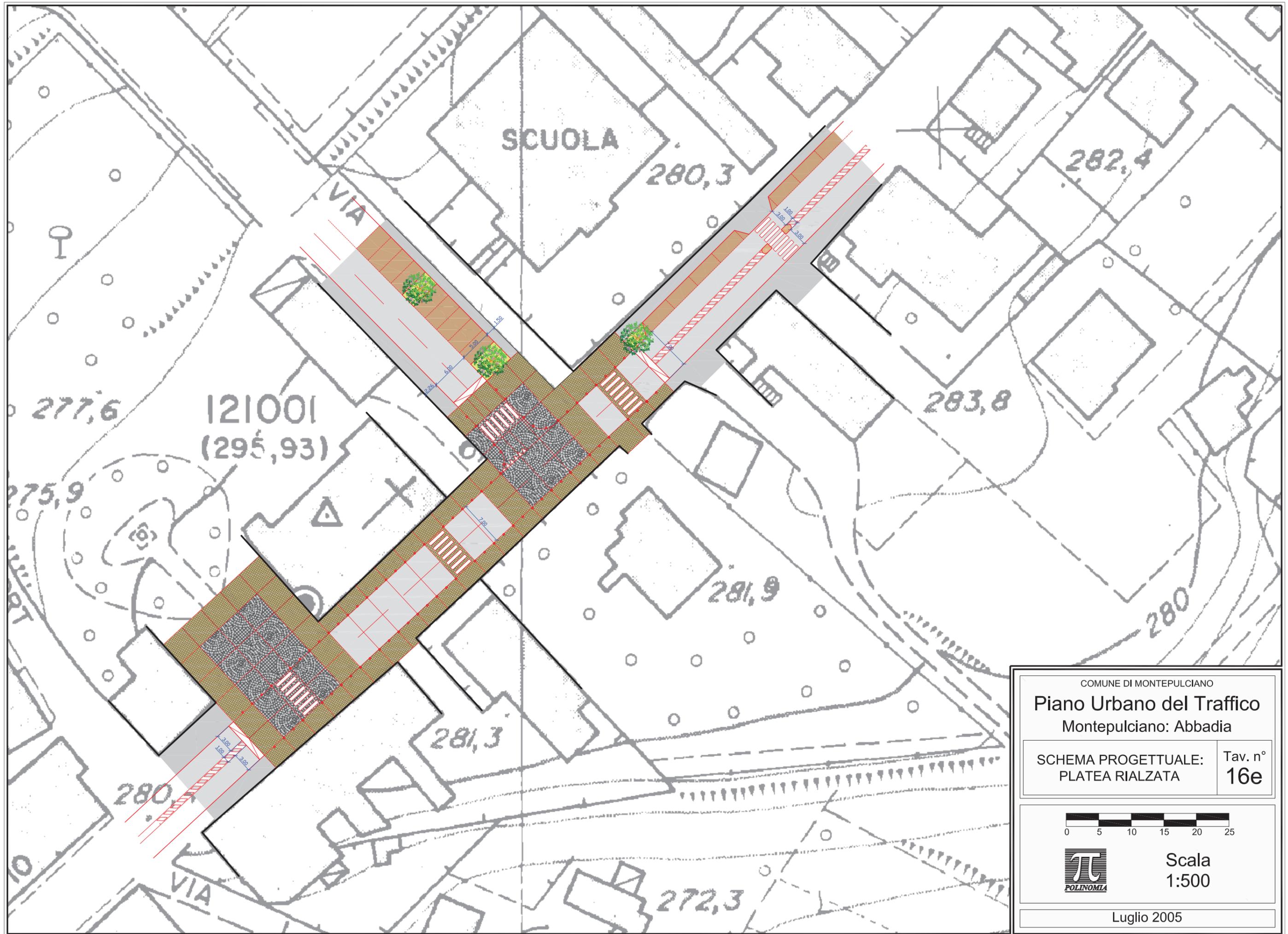
Il marciapiede sul lato Ovest è ottenuto sbancando la scarpata esistente sul fianco stradale, mentre gli altri due si collocano in fregio alle recinzioni esistenti.

Il ramo Est (via della Resistenza) è trattato con funzione di "porta" del centro abitato.

INCROCIO VIII SETTEMBRE/PERTINI

Si prevede la realizzazione di una platea rialzata in corrispondenza dell'incrocio tra le due strade, con lo scopo di mettere in sicurezza gli attraversamenti pedonali e ridurre la velocità dei veicoli data la linearità della strada.

Completano l'intervento la riqualificazione di via Gobetti, con la realizzazione dei percorsi pedonali su entrambi i lati della carreggiata, la realizzazione di stalli di sosta serviti da una corsia di servizio e l'inserimento di una alberatura lungo la strada, e la risistemazione del piazzale di sosta in fondo a via Godetti, oggi indifferenziato e di scarsa qualità.



COMUNE DI MONTEPULCIANO

Piano Urbano del Traffico
Montepulciano: Abbazia

SCHEMA PROGETTUALE: PLATEA RIALZATA	Tav. n° 16e
--	-----------------------

0 5 10 15 20 25

 Scala
1:500

Luglio 2005



COMUNE DI MONTEPULCIANO
Piano Urbano del Traffico
 Montepulciano: Abbadia

SCHEMA PROGETTUALE: MINIROTATORIA	Tav. n° 16f
--------------------------------------	-----------------------


 Scala
1:500



Luglio 2005



4.6.5. Montepulciano Stazione

I due ambiti di interventi, identificati all'interno dell'abitato di Montepulciano Stazione, sono piazza Europa, e l'incrocio tra via Umbria, via di Nottola, via Goito e via Genova.

PIAZZA EUROPA

Si prevede una completa riconfigurazione del piazzale e degli ampi assi stradali su di esso convergenti (in particolare via Firenze), con recupero di un buon numero di posti auto, ed allargamento del marciapiede esistente presso le attività commerciali.

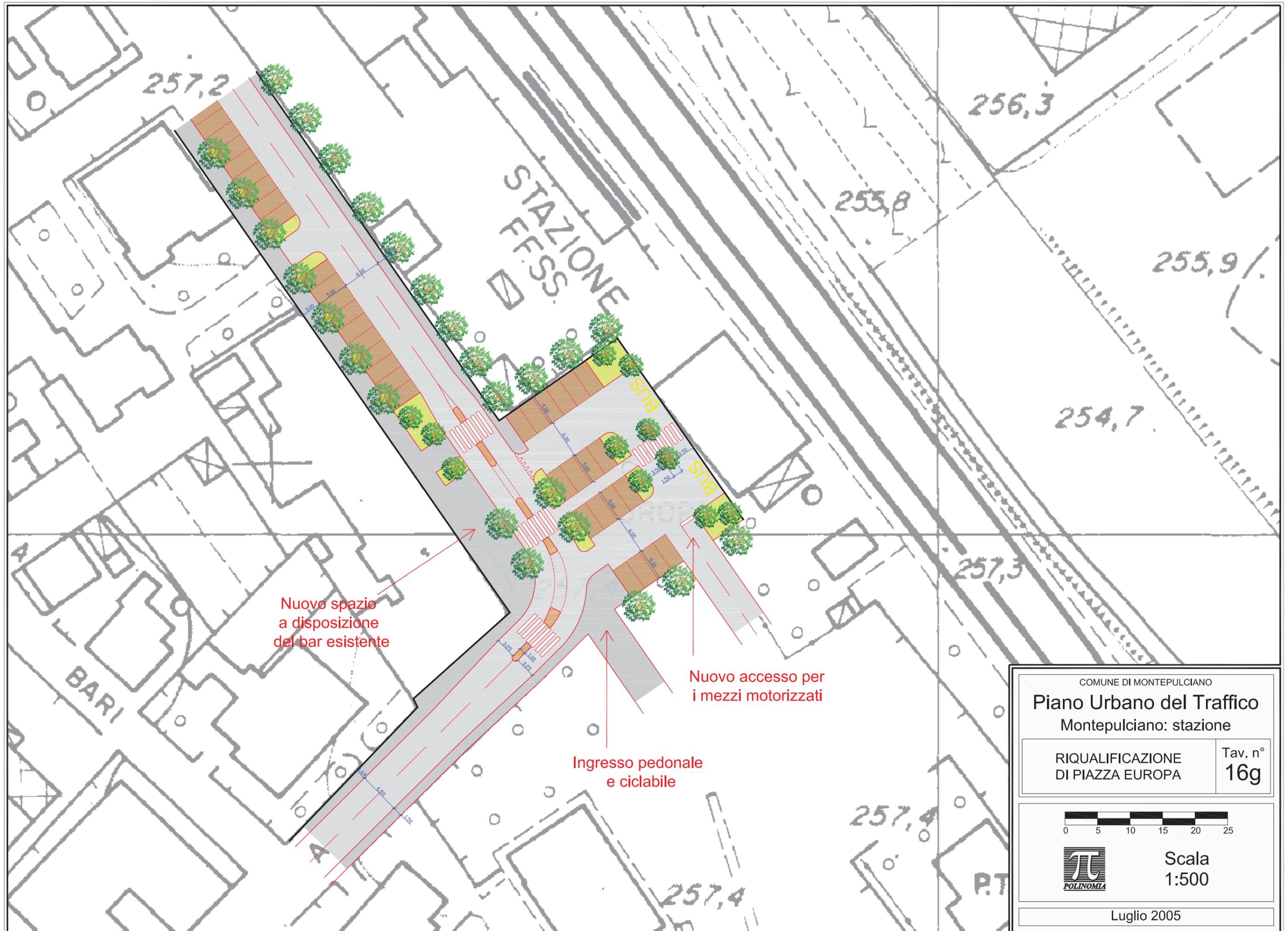
La circolazione all'interno del piazzale viene organizzata in senso antiorario, al fine soprattutto di rendere più leggibili e sicure le manovre di ingresso/uscita. Per la medesima ragione, viene rilocalizzato anche l'accesso al parcheggio collocato sul lato Sud.

INCROCIO UMBRIA/NOTTOLA/GOITO/GENOVA

Si prevede la realizzazione di una rotatoria compatta (diametro 26 m), dotata di corona semisormontabile, a quattro rami asimmetrici. Viene utilizzata la piattaforma stradale esistente, con la sola eccezione di una modesta porzione dell'area privata collocata tra via Goito e via di Nottola.

Il ramo meridionale (via Goito) viene trattato, a differenza degli altri, con un attraversamento pedonale rialzato, a sottolineare l'accesso nella sottostante Zona 30.

Il tabernacolo esistente (Madonnino) viene ricollocato sul lato Est.

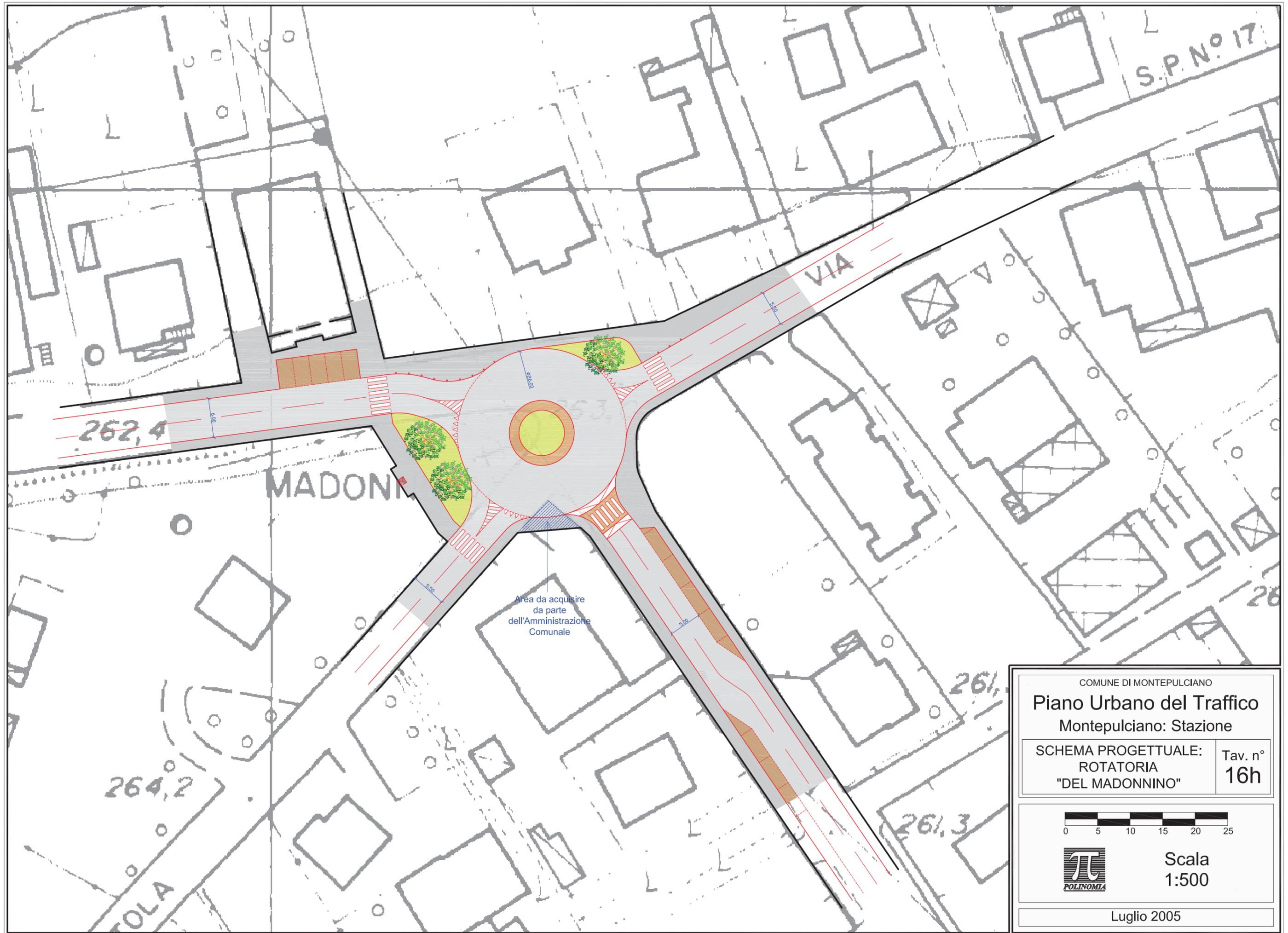


Nuovo spazio
a disposizione
del bar esistente

Nuovo accesso per
i mezzi motorizzati

Ingresso pedonale
e ciclabile

COMUNE DI MONTEPULCIANO	
Piano Urbano del Traffico	
Montepulciano: stazione	
RIQUALIFICAZIONE DI PIAZZA EUROPA	Tav. n° 16g
	Scala 1:500
Luglio 2005	



COMUNE DI MONTEPULCIANO

Piano Urbano del Traffico
 Montepulciano: Stazione

SCHEMA PROGETTUALE: ROTATORIA "DEL MADONNINO"	Tav. n° 16h
---	-----------------------

0 5 10 15 20 25

 Scala
1:500

Luglio 2005

4.6.6. Gracciano

Gli schemi progettuali relativi al centro abitato di Gracciano riguardano l'innesto della nuova viabilità residenziale sulla SS326 e la riqualificazione della zona residenziale centrale con la realizzazione del nuovo centro sociale e la relativa viabilità.

NUOVA VIABILITÀ PER IL NUOVO CENTRO SOCIALE

E' prevista la realizzazione di una nuova viabilità a servizio delle zone residenziali centrali e del nuovo centro sociale, con particolare attenzione alla riqualificazione degli spazi pubblici e alle connessioni pedonali e ciclabili.

In corrispondenza dell'incrocio tra le vie Veneto, Piemonte ed Emilia, si prevede la realizzazione di un edificio ad uso pubblico che, orientato come il previsto centro sociale, possa mettere in diretta connessione quest'ultimo con l'area circostante, assicurando la presenza di attività che possano tutelare la vivibilità del quartiere.

L'intervento è completato dalla realizzazione di una minirotatoria compatta, del diametro di 18 m, una lunga platea rialzata che qualifichi l'ambiente e protegga i movimenti pedonali e ciclabili ed un parcheggio a servizio del centro sociale e dei futuri negozi.

INCROCIO VENETO/LAZIO/MARCHE

Si prevede la realizzazione di una fascia non sormontabile sulla via Lazio, che permetta la protezione degli attraversamenti pedonali e delle svolte di ingresso/uscita da via Veneto e da via Marche.

E' previsto inoltre il completamento dei percorsi pedonali e la realizzazione di un attraversamento rialzato in corrispondenza dell'accesso a via Veneto per evidenziare l'accesso ad una zona residenziale.



COMUNE DI MONTEPULCIANO

Piano Urbano del Traffico
 Montepulciano: Gracciano

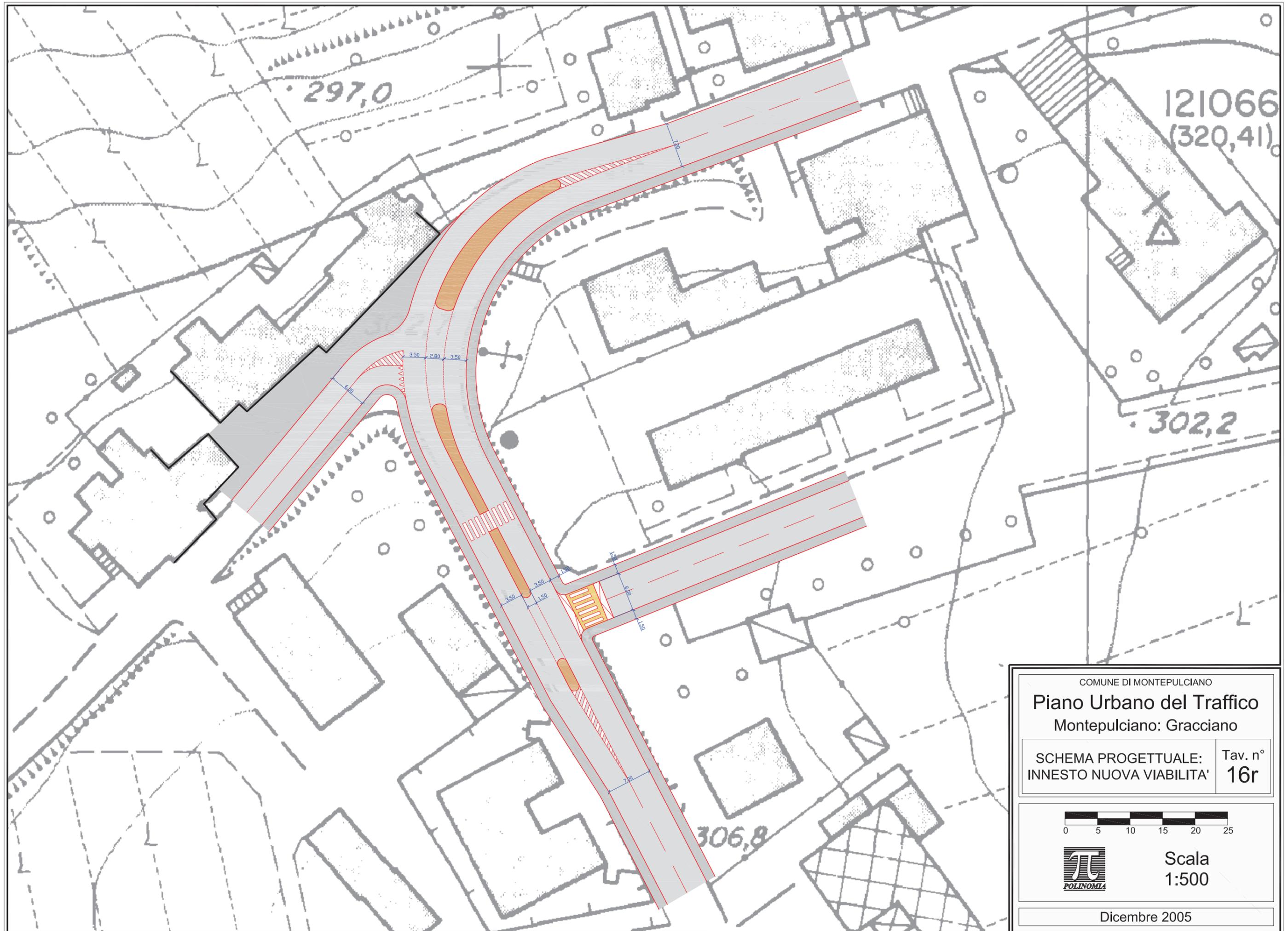
SCHEMA PROGETTUALE:
 NUOVA VIABILITA' per il
 nuovo CENTRO SOCIALE

Tav. n°
16q



Scala
1:500

Dicembre 2005



4.6.7. Acquaviva

In questa frazione, gli schemi progettuali riguardano l'assetto della nuova viabilità perimetrale, e la riqualificazione di via Senese / via Braschi.

NUOVA VIABILITA' PERIMETRALE

Il tracciato del nuovo asse stradale è stato definito tenendo conto della sua funzione di margine all'edificato. Oltre ai tre nodi principali, corrispondenti alle intersezioni con via del Santo e con i due rami dell'ex SS146, se ne prevedono altri due, finalizzati all'accesso al comparto delle scuole (nuovo parcheggio, non comunicante con le vicine strade residenziali) ed a quello del supermercato.

Sul ramo settentrionale, il comparto intercluso fra la strada e l'attuale edificato viene trattato tenendo presente la necessità di accesso ciclopedonale alle scuole.

TRATTA MEDIANA DELLA VIA SENESE

La piattaforma stradale viene rimodulata in modo da ottenere la piena continuità e protezione dei marciapiedi, così come di dare migliore visibilità agli innesti laterali. In corrispondenza della tratta centrale si prevede la realizzazione di una platea, atta ad interrompere la continuità, anche visuale, dell'asse.



COMUNE DI MONTEPULCIANO

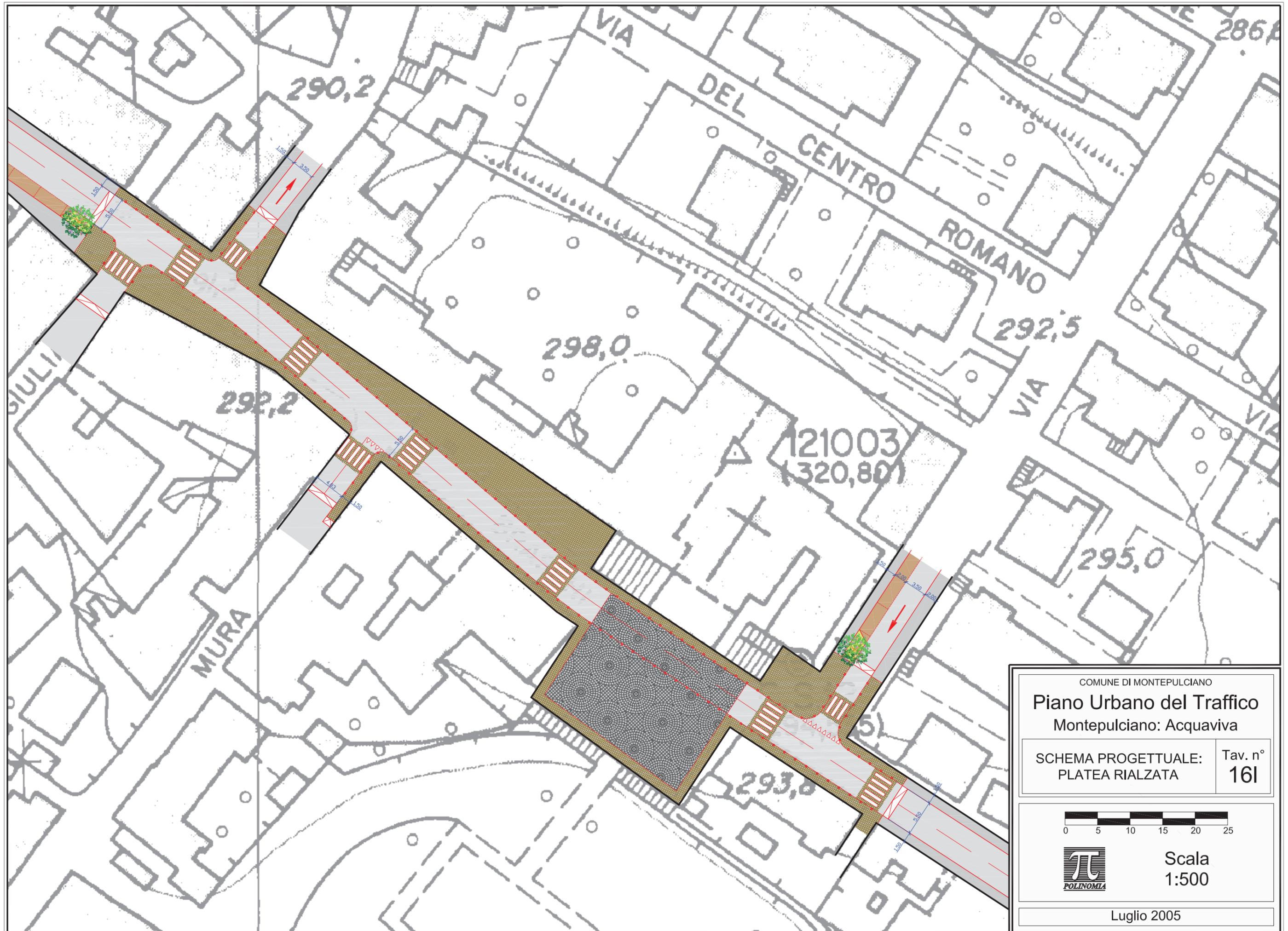
Piano Urbano del Traffico
Montepulciano: Acquaviva

VIABILITA ESTERNA DI PREVISIONE	Tav. n° 16i
------------------------------------	-----------------------

0 30 60 90 120 150

 **Scala**
1:3000

Dicembre 2005



COMUNE DI MONTEPULCIANO

Piano Urbano del Traffico
Montepulciano: Acquaviva

SCHEMA PROGETTUALE: PLATEA RIALZATA	Tav. n° 161
--	-----------------------

0 5 10 15 20 25

 Scala
1:500

Luglio 2005

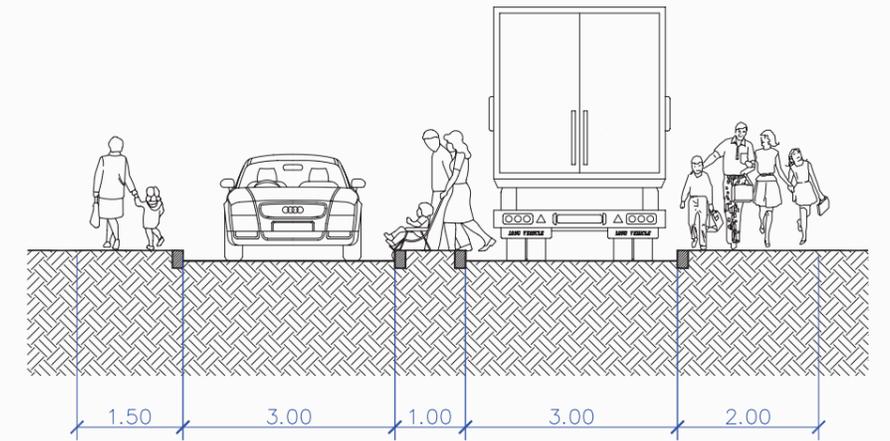
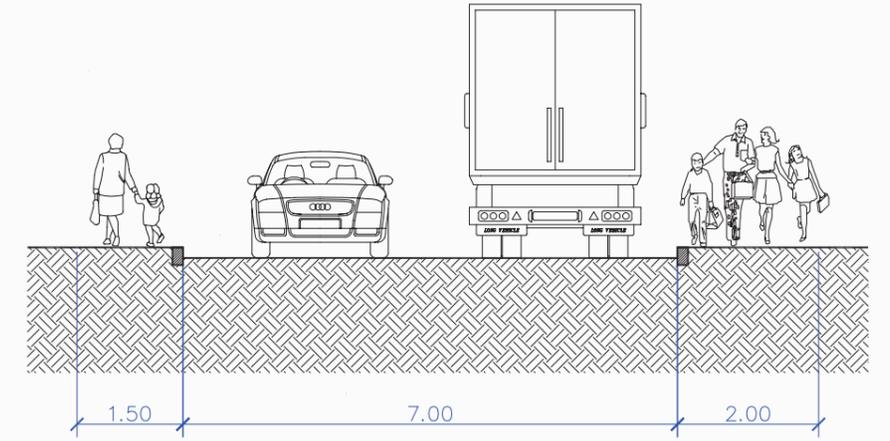
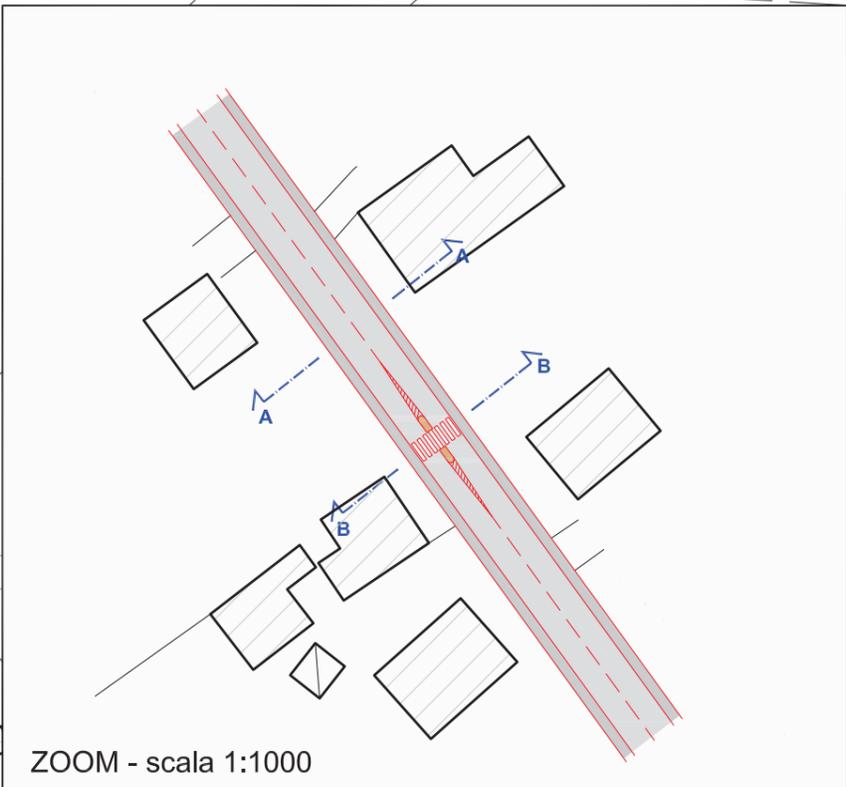
4.6.8. Salcheto-Tre berte

Gli interventi in questo comparto riguardano essenzialmente la messa in sicurezza dell'ex SS146, mediante realizzazione di due rotatorie a regolare i nodi principali, di un percorso ciclopedonale protetto in fregio alla strada, e di isole salvagente a protezione degli attraversamenti esistenti.

4.6.9. Valiano

La messa in sicurezza dell'attraversamento urbano è ottenuta mediante la realizzazione di una platea rialzata, a protezione degli attraversamenti pedonali, ed anche degli accessi all'area di sosta esistente.

Il restringimento della carreggiata sino al valore di 6,00 m consente di mantenere la piena continuità dei marciapiedi su entrambi i lati della strada.



SALCHETO

COMUNE DI MONTEPULCIANO

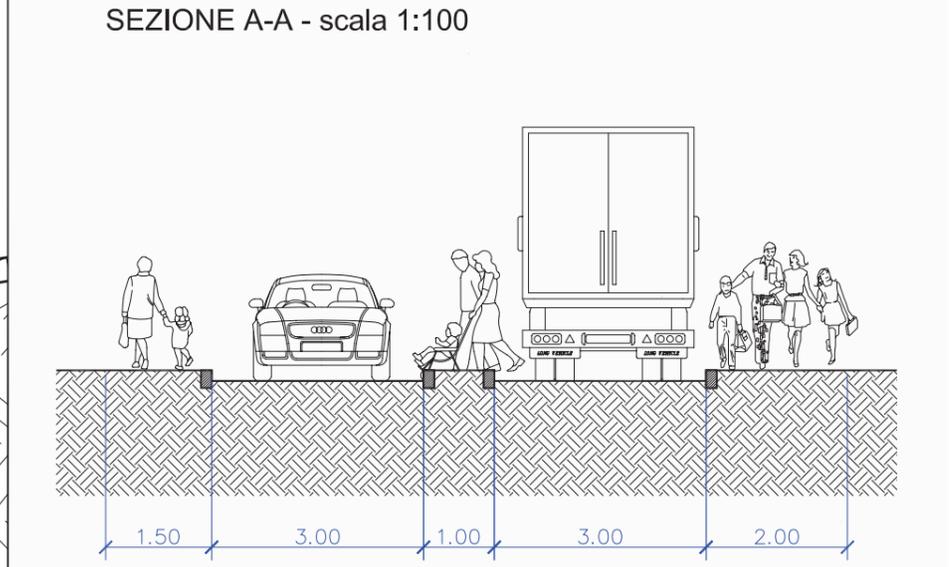
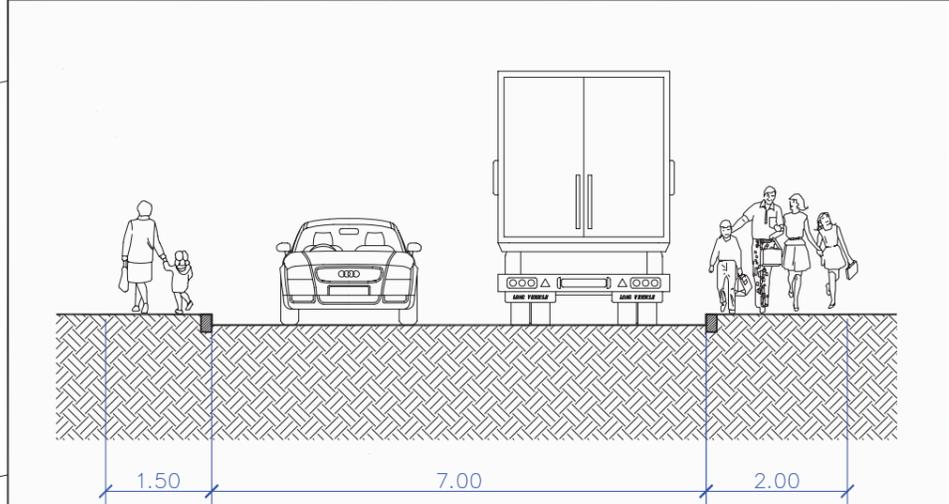
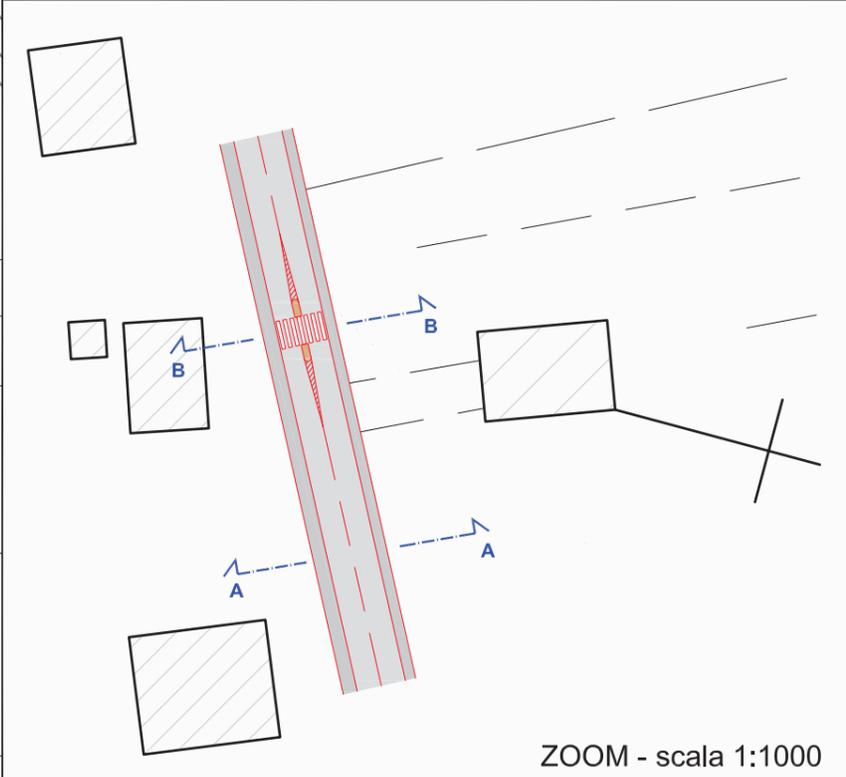
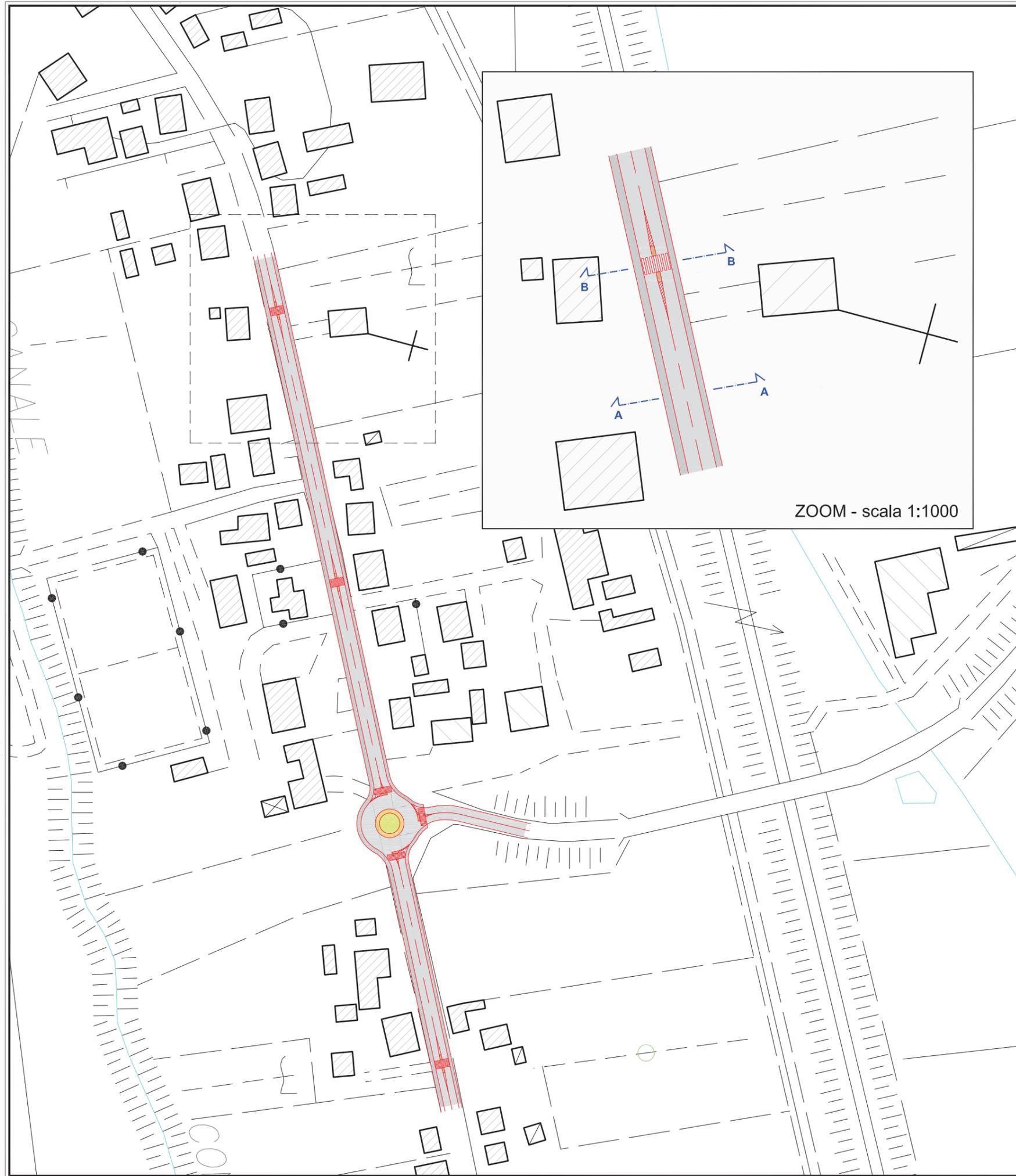
Piano Urbano del Traffico
Montepulciano: Salcheto

PROTEZIONE ATTRAVERSAMENTO URBANO	Tav. n° 16m
---	-----------------------

0 20 40 60 80 100

 **Scala**
1:2000

Luglio 2005



COMUNE DI MONTEPULCIANO

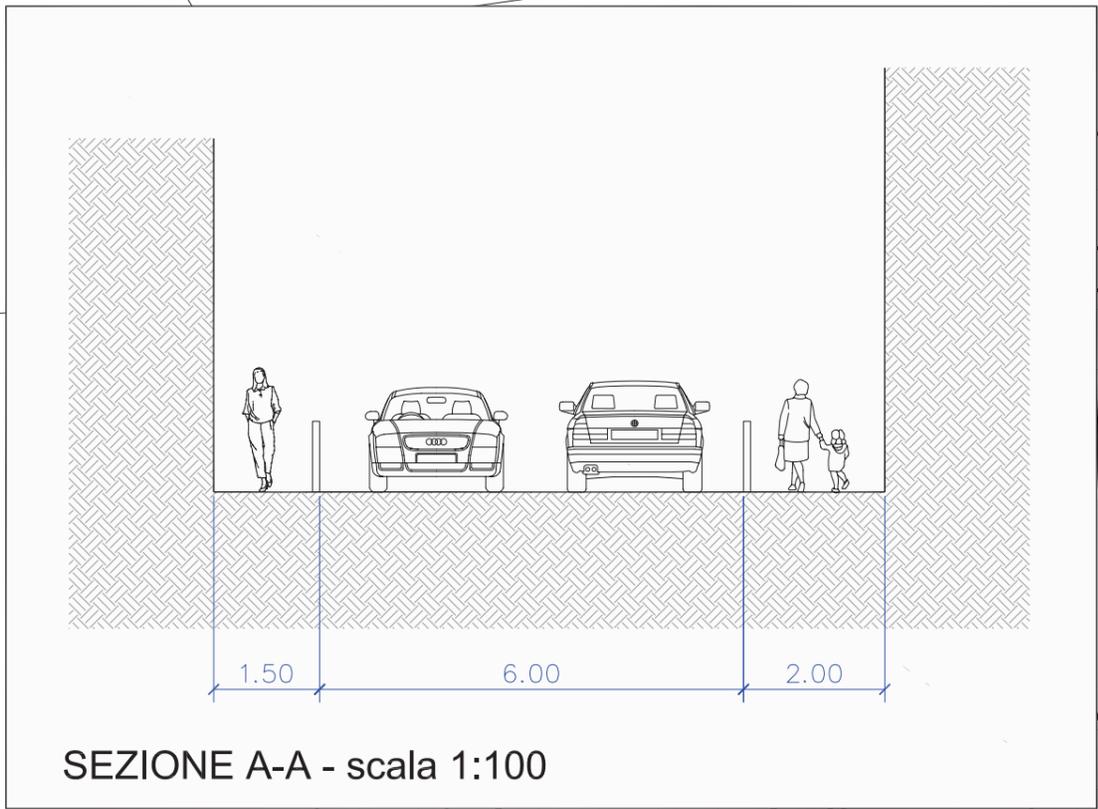
Piano Urbano del Traffico
Montepulciano: Tre Berte

PROTEZIONE ATTRAVERSAMENTO URBANO	Tav. n° 16n
---	-----------------------

0 20 40 60 80 100

Scala
1:2000

Luglio 2005



SEZIONE A-A - scala 1:100



COMUNE DI MONTEPULCIANO

Piano Urbano del Traffico
Montepulciano: Valiano

SCHEMA PROGETTUALE: PLATEA RIALZATA	Tav. n° 160
--	-----------------------

0 5 10 15 20 25

 Scala
1:500

Luglio 2005

4.7. Attuazione del piano

4.7.1. Riepilogo degli interventi e definizione delle fasi di attuazione

I principali interventi proposti nel quadro dello studio sono riassunti, suddivisi per fase di attuazione (indicativa), nella tabella che segue.

COMPARTO	Fase		
	I	II	III
Interventi			
RETE EXTRAURBANA			
Variante alla SS326 - tratta I (Abbadia/Gracciano)			
Variante alla SS326 - tratta II (Acquaviva)			
Variante alla SS326 - tratta III (Salcheto-Tre Berte)			
Nuovo svincolo autostradale sulla A1			
MONTEPULCIANO CAPOLUOGO			
Nuovo parcheggio via dei Filosofi			
Ampliamento ZTL			
Pedonalizzazione Piazza Grande			
Rotatoria di San Biagio			
Rotatoria I Maggio/Oriolo			
Nuovo Parcheggio Oriolo/I Maggio			
Risalita meccanica Oriolo			
Nuovo collegamento stradale I Maggio-autostazione			
Riordino incrocio Sant'Agnese			
Risalita meccanica S. Bernardo			
Rotatoria San Cristofano			
Rotatoria Mad.delle Grazie			
Nuovo collegamento Galimberti-Bernabei			
SANT'ALBINO			
Rotatoria via delle Terme Nord			
Riqualificazione via delle Terme (Nord+Sud)			
Nuovo collegamento via dei Pini/via delle Terme Sud			
Rotatoria via delle Terme Sud			
Area pedonale			
ABBADIA			
Rotatoria Costituzione/Il Giugno/Resistenza			
Riqualificazione tratta centrale			
GRACCIANO			
Riqualificazione via Toscana / via Lazio			
Area pedonale			
Riorganizzazione viabilità interna			
MONTEPULCIANO STAZIONE			
Riordino piazzale stazione			
Rotatoria Umbria/Nottola/Goito/Genova			
Nuovo collegamento con lo svincolo autostradale			
ACQUAVIVA			
Viabilità perimetrale Nord (fino a supermercato)			
Viabilità perimetrale Sud			
Chiusura via del Buonviaggio			
Riqualificazione tratta urbana ex SS326			
SALCHETO-TRE BERTE			
Rotatoria innesto ex SS454			
Riqualificazione ex SS146 a Salcheto			
Riqualificazione ex SS146 a Tre Berte			
VALIANO			
Divieto di transito ai mezzi pesanti			
Riqualificazione via Lauretana			
PERCORSI CICLOPEDONALI ED ESCURSIONISTICI			
Anello del centro storico			
Anello della Val di Chiana			
Collegamento Abbadia-Gracciano			
Collegamento Gracciano-Stazione			
Collegamento Stazione-Acquaviva			
Collegamento Acquaviva-Salcheto-Tre Berte			

4.7.2. Attuazione degli interventi

Nonostante lo sforzo di approfondimento profuso nella descrizione degli interventi proposti, questi restano ancora collocati a livello di progettazione generale o strategica. La fase dell'attuazione degli interventi deve passare attraverso una progettazione di dettaglio, alla quale è affidato il compito di tradurre in provvedimenti operativi le indicazioni progettuali generali e, soprattutto, di armonizzare gli obiettivi strategici e le specificità locali delle singole strade.

La gestione della fase attuativa rappresenta pertanto un compito gravoso, oltre che delicato ed importante, che può essere affrontato solo individuando all'interno dell'Amministrazione una specifica funzione di coordinamento.

Le attività legate alla gestione del traffico e della mobilità sono oggi suddivise tra il corpo di Polizia Municipale e l'Ufficio Tecnico, senza che risulti riconoscibile un soggetto specifico investito della responsabilità di tale funzione. Non è certamente possibile per un Comune delle dimensioni di Cornate d'Adda la costituzione di un vero e proprio Ufficio del Traffico, cui ricondurre tutte le funzioni relative alla pianificazione e gestione dei trasporti e del traffico oggi distribuite in diversi settori. E' tuttavia necessario che sia individuata una figura di coordinamento che, quanto meno, aiuti a ricercare la necessaria coerenza tra le attività dei diversi settori e le linee di intervento definite dal presente studio, che dovrà essere aggiornato ed arricchito nel tempo per continuare a servire da riferimento comune per il lavoro dell'Amministrazione. Questo è particolarmente importante se si pensa che gran parte della fase attuativa resta affidata alla normale attività di manutenzione delle strade, piuttosto che ad interventi di carattere straordinario.

Per far fronte ai compiti della fase attuativa è necessario inoltre che l'Amministrazione nel suo complesso si doti di specifici strumenti che garantiscano la necessaria efficienza e coerenza dei provvedimenti attuativi. Gli strumenti fondamentali a tal fine individuati sono le *Procedure di concertazione*, l'*Abaco di progettazione* ed il *Sistema di monitoraggio*.

- Le procedure di concertazione introducono nell'attività di progettazione particolareggiata lo stesso schema di organizzazione del confronto adottata per la redazione del presente studio. Anche in questo caso, infatti, una progettazione condotta senza esplicitare e concordare tra i diversi soggetti interessati gli obiettivi che stanno alla base delle soluzioni tecniche individuate, corre il rischio di risultare profondamente inadeguata rispetto alla natura intrinsecamente conflittuale dei problemi legati al traffico, ed è quindi destinata a provocare spesso reazioni fortemente negative. E' invece essenziale che anche nel corso della fase attuativa si attivino veri e propri "tavoli di concertazione", al quale vengano chiamati a partecipare tutti i soggetti a vario titolo coinvolti dall'intervento (residenti, commercianti ed operatori economici, aziende di trasporto, enti istituzionali, ecc...). Questo non significa ovviamente pensare che le soluzioni possano venire disegnate direttamente dai cittadini, ma semplicemente che la capacità tecnica del progettista deve essere messa a disposizione del "tavolo" per arrivare a definire soluzioni tecnicamente corrette ed efficaci rispetto all'insieme di obiettivi riconosciuti dal "tavolo" stesso.
- L'abaco di progettazione, alla formazione del quale si è contribuito con diversi schemi progettuali di massima, ha invece l'obiettivo di fornire la strumentazione tecnica di base per guidare e coordinare l'attività di progettazione, garantendo in particolare la continuità sotto il profilo estetico-formale e la coerenza sotto quello tecnico delle soluzioni progettuali adottate. Si tratta in pratica di definire e normare possibili modalità di trattamento delle strade da adottare in funzione dei diversi specifici problemi affrontati, con particolare riferimento agli interventi di moderazione del traffico, e di fornire un "catalogo" di elementi fisici e di arredo.
- Il sistema di monitoraggio, infine, consente di affrontare un aspetto fondamentale del processo di attuazione degli interventi, e cioè il controllo dell'efficacia dei provvedimenti adottati in ordine al raggiungimento degli obiettivi attesi. Si tratta, da una parte, di acquisire strumentazioni e capacità operativa soprattutto per eseguire misure di controllo di tipo "prima-dopo" sulle variabili di base del traffico (volume, composizione, velocità), al fine di verificare gli effetti locali

dei singoli interventi programmati. Dall'altra, occorre avviare una procedura di misurazione/acquisizione sistematica degli indicatori di base del funzionamento del sistema-trafficco (incidentalità in primo luogo): è necessario cioè configurare un vero e proprio sistema informativo di monitoraggio della mobilità, all'interno del quale siano individuate le diverse fonti e definite e realizzate le procedure di acquisizione, controllo, analisi e restituzione dei dati.