



▪ RAGGIUNGIBILITA' E FRUIBILITA' ▪ RAPPORTO INFRASTRUTTURE - SISTEMI INSEDIATIVI

▪ La qualità della mobilità (come ci si sposta nel territorio) e della sosta (come si diventa pedone) condiziona lo sviluppo di un territorio: ne definisce l'accessibilità e la competitività, facilitandone i sistemi di relazione, molto importanti per orientare gli investimenti nei servizi e nelle polarità d'area vasta.

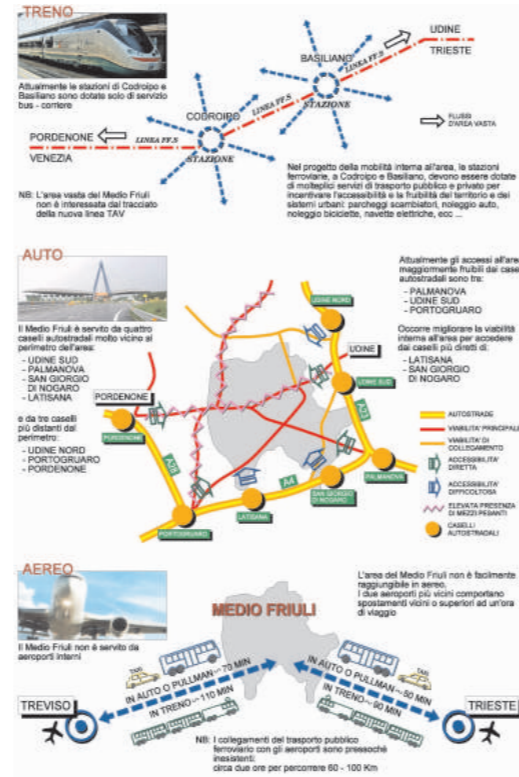
▪ Il Piano indica gli assi strategici per le azioni di ottimizzazione della mobilità nell'area vasta e nei sistemi urbani, privilegiando l'ottica della dotazione e del potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico. Tale priorità è essenziale per sostenere una economia fondata anche sull'ospitalità dei non residenti (auto, treno, bici, trasporto collettivo, ecc.).

marzo 2011

RAGGIUNGIBILITA' E FRUIBILITA'

RAPPORTO INFRASTRUTTURE - SISTEMI INSEDIATIVI

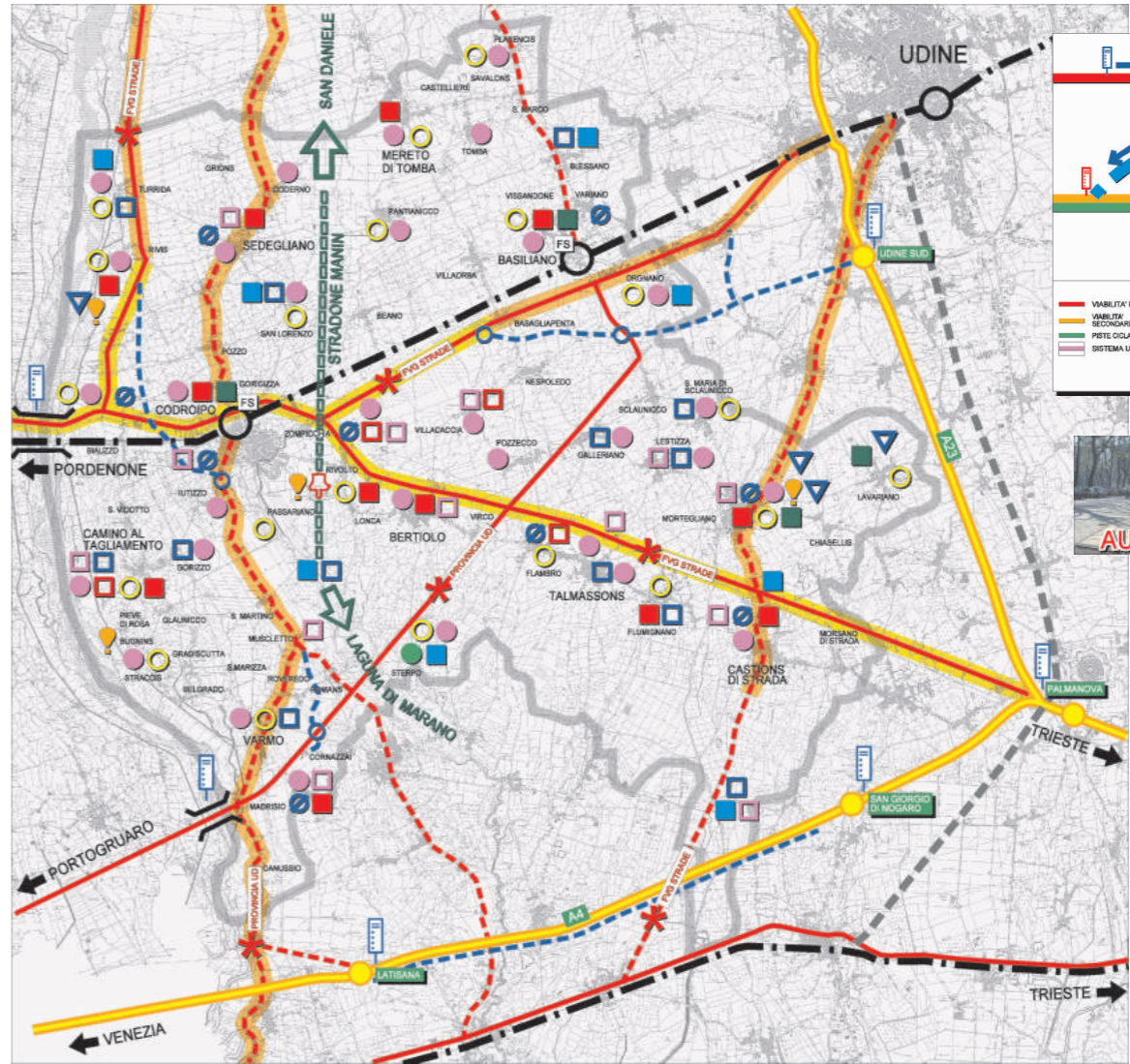
ACCESSIBILITA' D'AREA VASTA



MOBILITA' INTERNA MEDIO FRIULI



ORGANIZZAZIONE DELLA MOBILITA' - SISTEMA INTEGRATO PUBBLICO - PRIVATO



ACCESSIBILITA' DEI SISTEMI URBANI



- Mobilità e accessibilità d'area vasta
- L'unica infrastruttura per la mobilità pubblica d'area vasta per il Medio Friuli e' rappresentata dalla linea ferroviaria FFS: attraverso le stazioni di Basiliano e Codroipo, sulla linea Udine-Venezia, e' possibile trovarsi al centro dell'area.
- Il Piano prevede il potenziamento della linea (da parte della regione Friuli Venezia Giulia) con corse ogni 15-20 minuti (metropolitana di superficie) e soluzioni di mobilità per essere collegati al territorio: parcheggio scambiatore, noleggio auto, bici, servizio navette, car sharing.
- Per chi si sposta con l'auto propria l'area è servita da tre percorsi autostradali e da sette caselli.
- Le criticità riguardano l'elevata presenza di mezzi pesanti e la viabilità inadeguata per caratteristiche

(sezione stradale, attraversamento centri urbani,...) e percorso (migliorare l'accessibilità dai caselli di Latisana - Lignano e S.Giorgio di Nogaro).

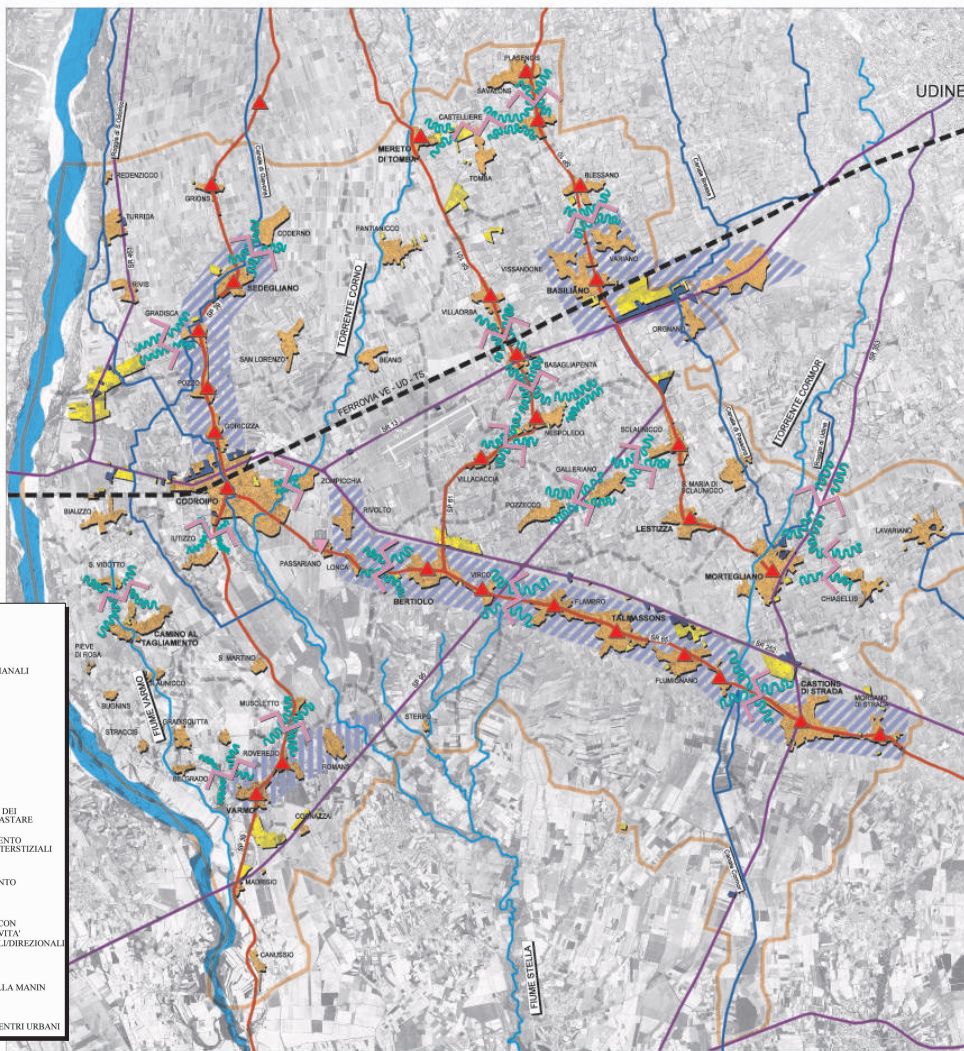
Per favorire la frequentazione turistica sono stati implementati i parcheggi per pullman e caravan e si indica quale priorità la definizione di un accordo di programma con le società di servizio pubblico per implementare la presenza ed il servizio nel Medio Friuli.

Fondamentale infine la suddivisione dei percorsi tra auto, biciclette e pedoni all'interno dei centri urbani, per migliorare la fruibilità e la sicurezza dei centri storici, valorizzare la vocazione commerciale degli assi urbani e favorire la mobilità sostenibile per piccoli spostamenti.

Infrastrutture da adeguare
Il Piano individua due viabilità di progetto di interesse strategico: la SP39 e la variante alla SR13 da Basagliapenta a Udine Sud.

- VIABILITA' EXTRAURBANA AD ELEVATO TRAFFICO PESANTE
- - Allargare sede stradale
- - Realizzare rotonde in corrispondenza di attraversamenti stradali
- - Realizzare dissuasori di velocità (display con rilevatori di velocità, bande rumorose, ecc.)
- - Realizzare corsie dedicate per l'immissione - svolta a destra, in corrispondenza degli incroci secondari.
- - Sostituire gli incroci semaforici con rotonde.
- - Caratterizzare punti di accesso ai sistemi urbani (totem informativi, segnaletica specifica, progetto delle "porte urbane")
- - Realizzare piste ciclabili su sede propria.

RAPPORTO TERRITORIO - VIABILITA' STORICA - SISTEMI URBANI



LEGENDA

- PERIMETRO MEDIO FRIULI
- AREE INDUSTRIALI/ARTIGIANALI
- AREE COMMERCIALI
- RESIDENZA
- FIUMI
- CANALI/ROGGE
- FENOMENO DI SALDATURA DEI CENTRI URBANI
- FENOMENO DI SALDATURA DEI CENTRI URBANI DA CONTRASTARE
- SALVAGUARDIA E IMPLEMENTO DEL VERDE NEGLI SPAZI INTERSTIZIALI TRA NUCLEI URBANI
- VIABILITA' DI COLLEGAMENTO TRA CENTRI A RISCHIO DI CONURBAZIONE
- VIABILITA' TERRITORIALE CON CONCENTRAZIONE DI ATTIVITA' ARTIGIANALI/COMMERCIALI/DIREZIONALI
- PUNTO CRITICO: ATTRAVERSAMENTO DI VILLA MANIN
- PUNTO CRITICO: ATTRAVERSAMENTO DEI CENTRI URBANI

IL RAPPORTO TRA PAESAGGIO DEGLI AGROSISTEMI E CENTRI URBANI



E' MEDIATO DALLA PRESENZA DI AREE A VERDE PUBBLICO ATTREZZATO



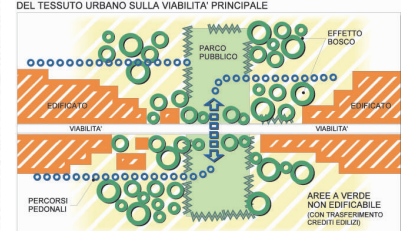
LE AREE ARTIGIANALI, INDUSTRIALI E COMMERCIALI DEVONO ESSERE PROGETTATE PER MANTENERE LA PRESENZA DEL VERDE PUBBLICO QUALE STANDARD QUALITATIVO PER LE ATTIVITA'; PER L'IMPATTO AMBIENTALE E PER IL COMPLESSIVO RISULTATO DI INTEGRAZIONE NEL TERRITORIO A FORTE CARATTERE RURALE.

TIPOLOGIE DI AREE A VERDE



USO DEL VERDE NEGLI SPAZI INTERSTIZIALI TRA NUCLEI URBANI

SCHEMA PROGETTUALE TIPOLOGICO PER CONTRASTARE POSSIBILE SALDATURA DEL TESSUTO URBANO SULLA VIABILITA' PRINCIPALE



SCHEMA PROGETTUALE TIPOLOGICO PER CONTRASTARE POSSIBILE SALDATURA DEL TESSUTO URBANO, IN PRESENZA DI TORRENTE, CANALE, ROGGE



Antropizzazione del Territorio

L' Area Vasta del Medio Friuli, come tutte le realtà urbanizzate italiane, evidenzia una antropizzazione del territorio avvenuta senza una regia ed una programmazione unitaria: ogni comune ha realizzato proprie aree industriali, artigianali e commerciali, un pò ovunque, provocando problemi di trasporto e mobilità ed impedendo la creazione di un polo produttivo comprensoriale, con servizi di sostegno.

Gli insediamenti urbani si sono consolidati lungo gli assi stradali storici causando in molti casi il fenomeno di saldatura tra frazioni e centri primari, con conseguente perdita di riconoscibilità dei borghi rurali e del rapporto con il paesaggio agricolo.

Salvaguardia dell'identità

Il rapporto tra territorio-sistemi urbani è di rilevante importanza per completare la ricerca della qualità del paesaggio: spesso il contatto tra insediamento urbano e "verde" circostante è un punto di degrado, per assenza di manutenzione, percezione di "retro" rispetto agli assi viari interni al sistema urbano, abbandono per assenza di funzioni.

Il Piano strategico prevede la salvaguardia dei "vuoti urbani" per evitare la saldatura tra insediamenti limitrofi, con suggerimento di attivare lo strumento dei crediti edilizi per le lottizzazioni già autorizzate. Il Piano inoltre favorisce l'inserimento di parchi pubblici e di micro aree sportive tra paesi che tendono a saldarsi attraverso la continuità dell'edificato.