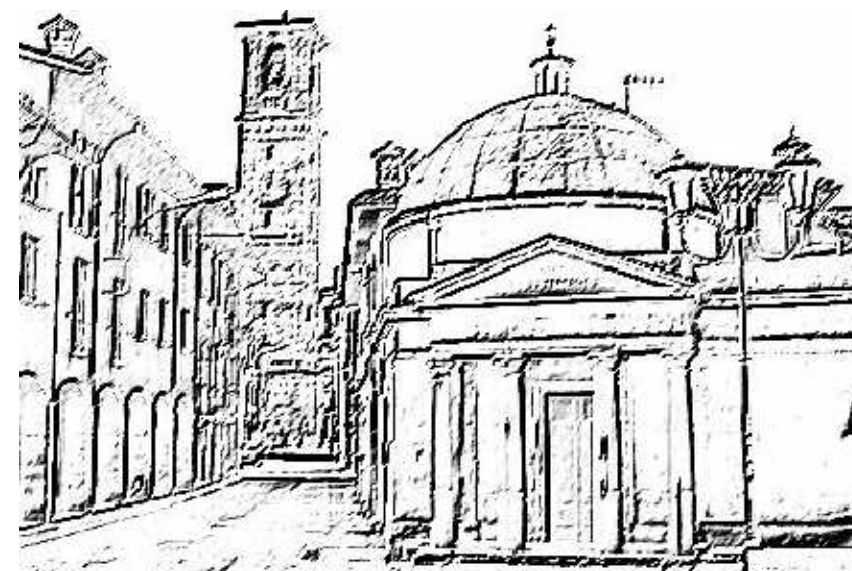




**COMUNE  
DI  
VERDELLO**  
**Provincia di Bergamo**  
**AGGIORNAMENTO**  
**PIANO URBANO DEL TRAFFICO**



**DOCUMENTO PROGRAMMATICO  
SULLE STRATEGIE DI INTERVENTO  
(incontro con l'Amm.ne Com.le del 15/03/16)**

**Elab. B**

*Verdello, Luglio 2016*

il Sindaco  
ALBANI Luciano



Il Responsabile Ufficio Tecnico  
MORETTI Ing. Giovanni

Il progettista incaricato  
ODETTO Arch. Danilo

# Verdello per Verdello

## lo spazio stradale da ridare ai verdellesi



1. Realizzare la tangenziale di Verdello o la dorsale su Comun Nuovo e **VIETARE IL TRAFFICO PESANTE IN VERDELLO**
2. Riorganizzare le fasi semaforiche dell'incrocio centrale per **LIBERARE IL CENTRO DI VERDELLO DALLO SMOG**
3. Qualificare lo spazio stradale delle arterie di scorrimento per **METTERE IN SICUREZZA GLI UTENTI DEBOLI**
4. Regolamentare la viabilità con misure innovative per **MIGLIORARE LA QUALITA' DELLA VITA URBANA**



IL  
DILEMMA  
DEL TRAFFICO



I  
RISCHI  
DI SICUREZZA



GLI  
SPAZI  
ANONIMI



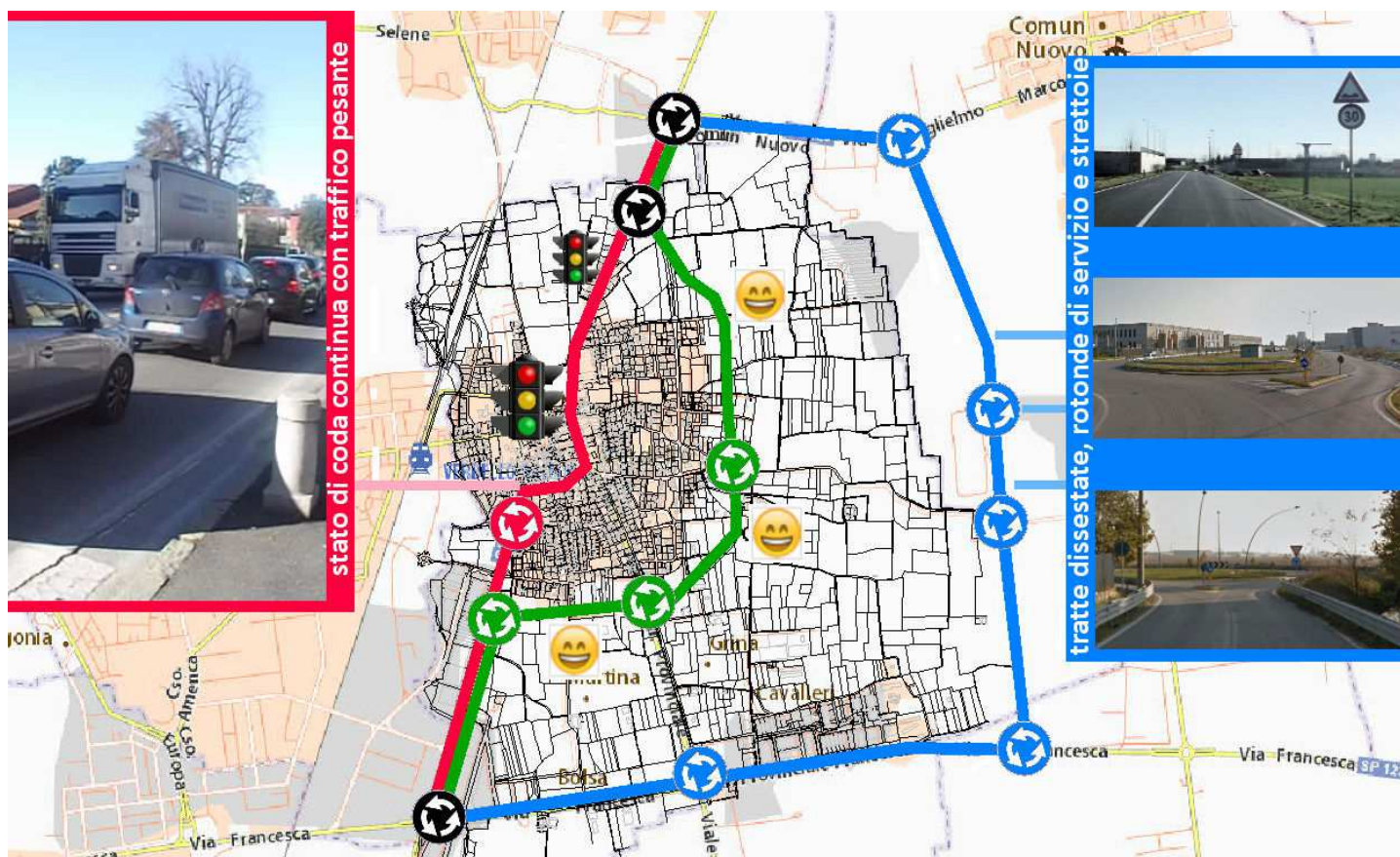


# Verdello per Verdello



*lo spazio stradale ridato ai verdellesi*

Le analisi dei flussi lungo la dorsale nord-sud ex-SS42 e le sue traverse principali (via Francesca, innesto per Verdellino) e secondarie (via Adua, via Cavour-via Garibaldi) rafforzano le perplessità sul previsto adeguamento della dorsale di deviazione verso Comun Nuovo, al posto dell'attesa tangenziale di Verdello, sulla base di numerosi fattori negativi assommati.



## SITUAZIONE ATTUALE

Percorso di 3,6 km  
Attraversamento oltre 12 min.



Condizionante sia  
l'inquinamento urbano che lo  
stress degli utenti stradali

## TANGENZIALE ATTESA

Percorso di 4,3 km  
Attraversamento in soli 5 min.



Predisposta su percorso  
adeguato con innesti su  
Verdello, Pognano e Verdellino

## ALTERNATIVA AD EST

Percorso di 6,8 km  
Attraversamento fino a 10 min



Ricavata in gran parte su sedi  
stradali esistenti tortuose e  
trafficate (strada Francesca)

# Verdello per Verdello



*lo spazio stradale ridato ai verdellesi*

*Le attuali pratiche per la mobilità sostenibile si stanno sempre più orientando alla condivisione degli spazi stradali tra i diversi fruitori, perché se si aumenta la percezione della presenza di pedoni e ciclisti lungo le strade lo stesso traffico veicolare tende ad auto-regolamentarsi, con effetti sulla riduzione dei picchi di velocità ed il conseguente aumento di fiducia negli utenti deboli*



**MODERARE LE VELOCITA'**



**COESISTERE IN SICUREZZA**

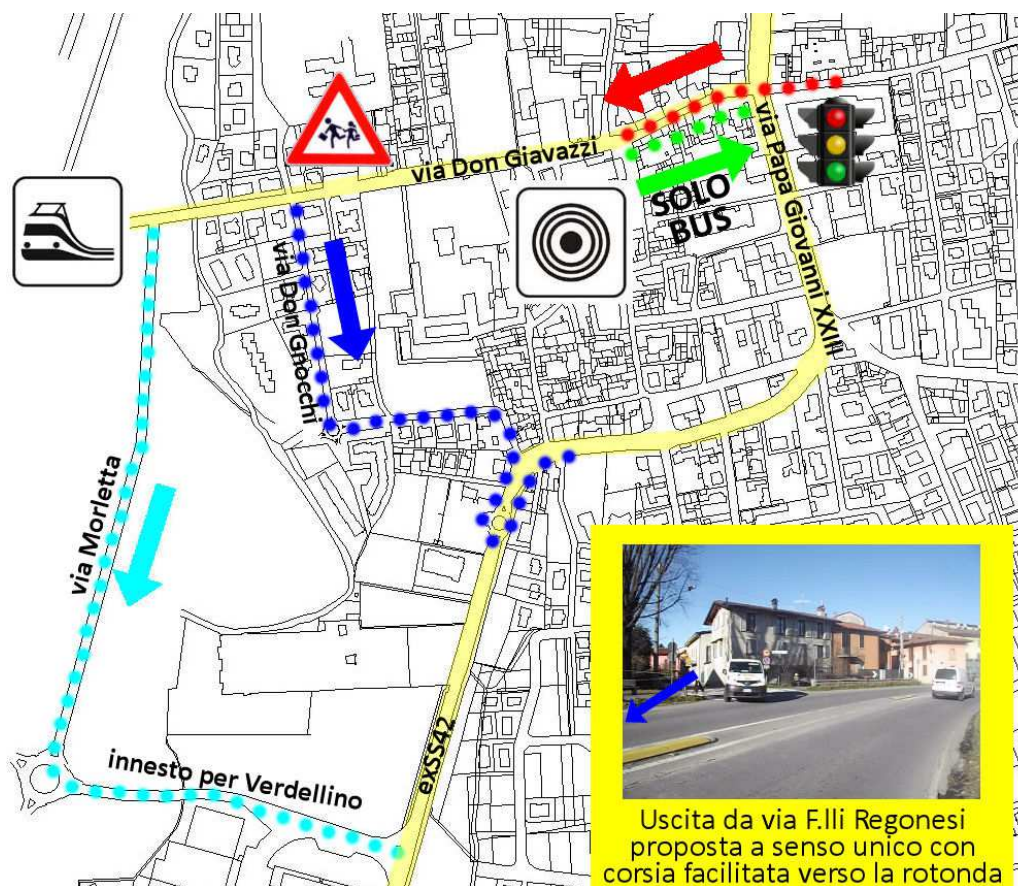


**INNOVARE A BASSO COSTO**



*L'urgenza principale di Verdello è la congestione del traffico presso il nodo semaforico centrale che induce un evidente smog.*

*Sia nel caso dell'attuazione dell'alternativa al traffico pesante che con il mantenimento della situazione attuale risulta necessario un rifasamento del semaforo associato ad un riordino del circuito urbano, qui proposto con un senso anti-orario.*



**Pagina 4 – PRINCIPALI AZIONI SULLA VIABILITA' URBANA**



**Incrocio semaforico principale  
proposto con il senso unico da  
via Garibaldi verso il centro  
tranne il senso unico per i bus  
in uscita dal centro storico.**

## DECONGESTIONARE L'INCROCIO SEMAFORICO DA TRAFFICO E SMOG

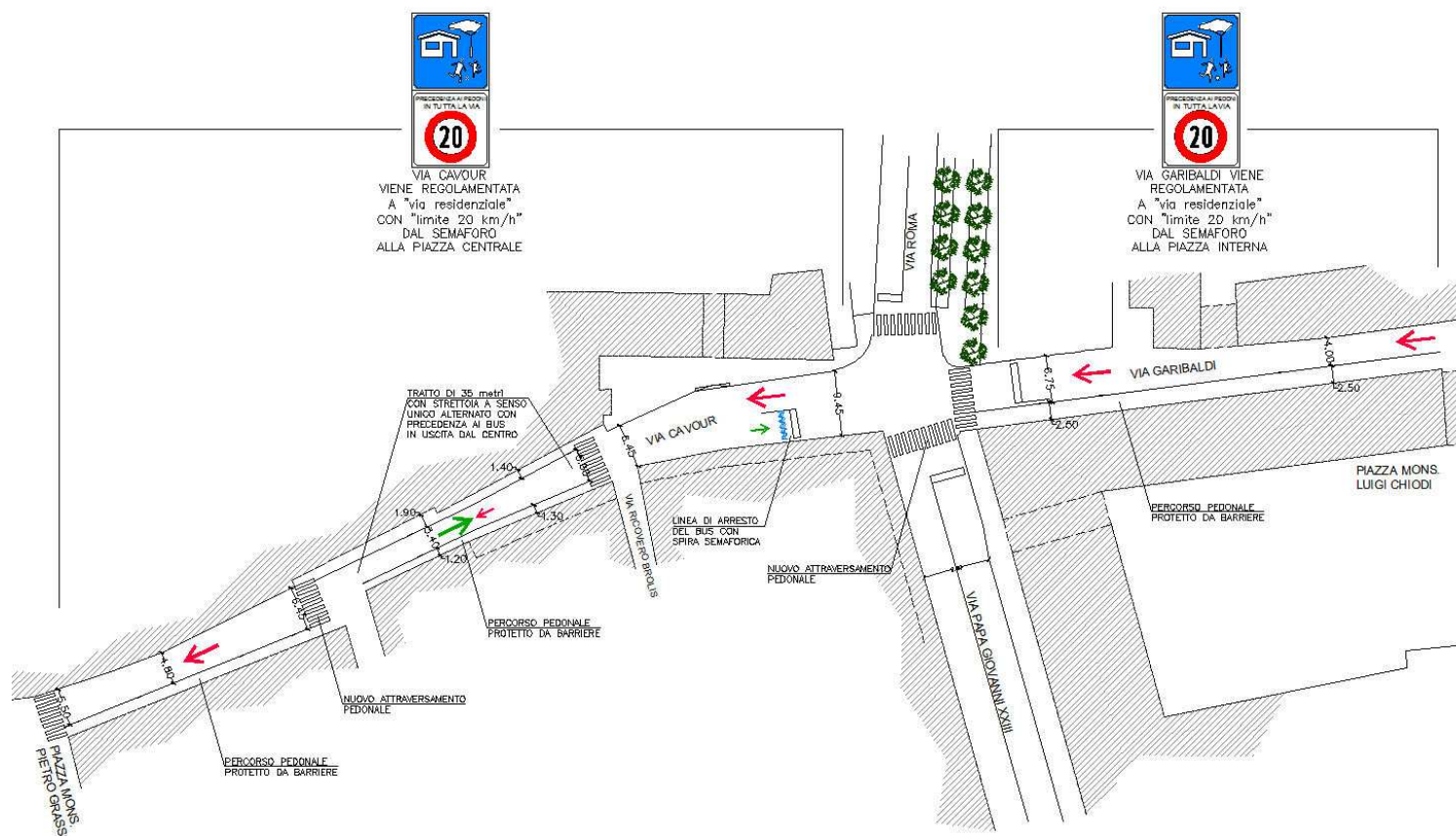


La misura intende fluidificare il flusso principale per ridurre l'inquinamento da traffico recuperando i circa 35 secondi causati dalle fasi semaforiche in uscita da via Cavour e dall'attraversamento pedonale.

## MANTENERE LE PERCORRENZE DEI BUS DI LINEA

L'uscita del bus verrebbe gestita con apposite spire a terra.

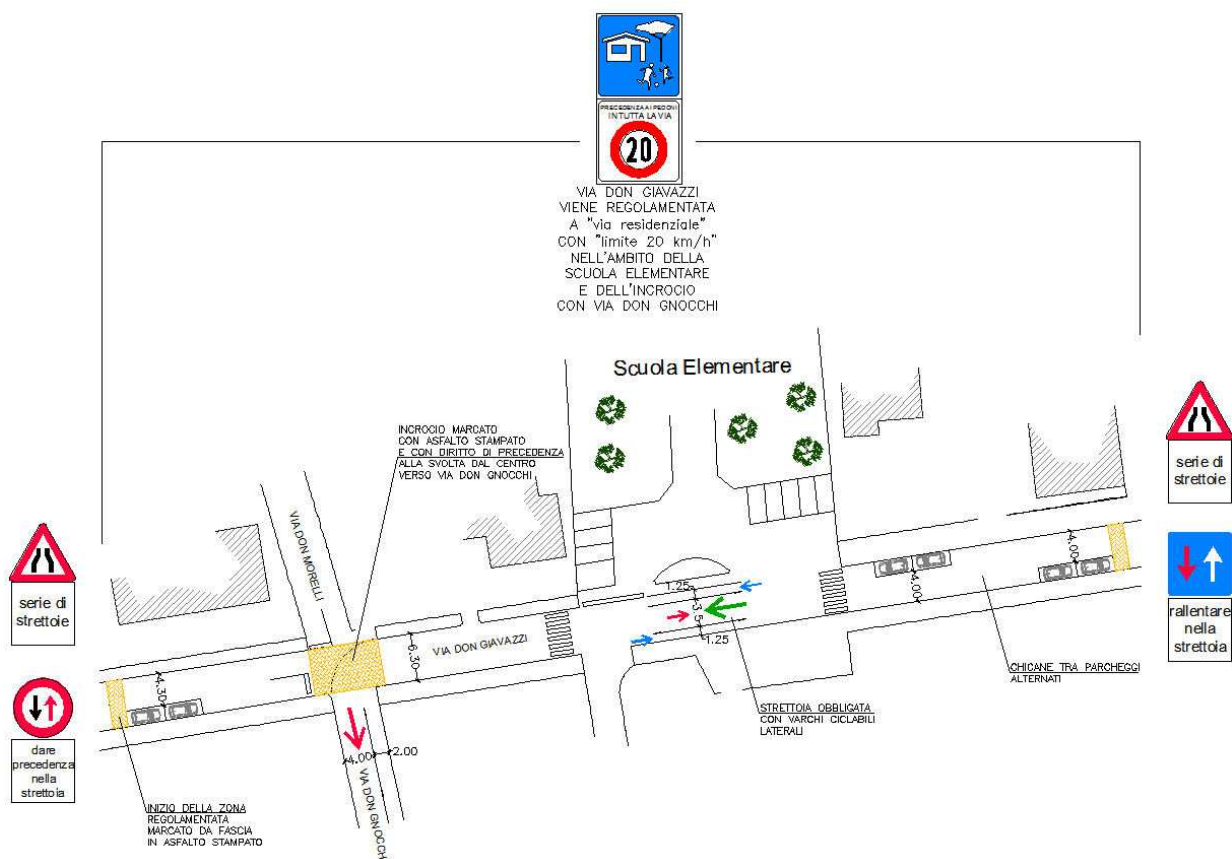
## INCENTIVARE LE ALTERNATIVE IN USCITA DAL CENTRO



**RIFASAMENTO  
TEMPI SEMAFORICI  
CON SENSO UNICO**

**REGOLAMENTAZIONE  
A "VIA RESIDENZIALE"  
VIA CAVOUR E VIA GARIBALDI**

**TRANSITO  
CICLO-PEDONALE  
IN PIENA SICUREZZA**



**MESSA IN SICUREZZA  
INCROCIO CON  
VIA DON GNOCCHI**

**PROTEZIONE DELL'AMBITO  
CON ADEGUATA  
REGOLAMENTAZIONE**

**RIDUZIONE DRASTICA  
DELLE VELOCITA'  
SULL'ASTA**