

Capitolo 9

IL TRAFFICO PRIVATO

9.1 IL NUOVO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE

Con riferimento alla strategia ed ai criteri generali di progetto del P.U.T., una volta che sarà condivisa l'impostazione generale dell'impianto del nuovo Piano, si dovrà prevedere la riorganizzazione della circolazione del traffico privato sulla viabilità, progettando un nuovo **"Schema Generale della Circolazione"**, che viene riportato sulla Tav. 5.

Lo schema di circolazione è il risultato di un continuo processo di "stratificazione" di operazioni parziali di riordino e ottimizzazione; nel tempo esso ha prodotto effetti per i quali la viabilità principale, che oggi interessa il Centro Storico di Giaveno, è divenuta un "accumulatore di traffico", con flussi veicolari elevati in movimento lento in alcune ore di punta.

Le proposte di intervento sulla circolazione andranno pertanto previste in modo tale da ottenere una rete di trasporti organizzata e che realizzi integrazione tra i diversi modi di trasporto.

Nel paragrafo precedente è stata riportata la classificazione funzionale della rete viaria di Giaveno prevista nel Piano, che risulta illustrata nella Tav 4.

Come visto, la rete della viabilità urbana è articolata sostanzialmente in quattro livelli gerarchici:

- strade interquartiere (di penetrazione),
- strade interquartiere (di attraversamento),
- strade di quartiere (di distribuzione),
- strade locali,

le cui caratteristiche funzionali sono descritte nella Tab. 2 nel seguito riportata.

Tab. 2 - Caratteristiche tecniche e funzionali delle tipologie viarie

TIPO DI STRADA	Strade Interquartiere di penetrazione	Strade Interquartiere di attraversamento	Strade di quartiere (di distribuzione)	Strade Locali
Sezione Veicolare	1 corsia per senso di marcia (o senso unico con 2 corsie)	1 corsia per senso di marcia (o senso unico con 2 corsie)	1 corsia per senso di marcia (o senso unico con 2 corsie)	1 corsia per senso di marcia o senso unico
Trasporto Pubblico	Fermata in sede propria (auspicabile) Corsie riservate	Fermata in sede propria (auspicabile) Corsie riservate	Regime normale	Di norma non previsto
Sosta	Solo esterna alla carreggiata (almeno in quota)	Solo esterna alla carreggiata (almeno in quota)	Ammessa in linea	Ammessa (anche su 2 lati)
Intersezioni	Rotatoria o Semaforizzazione a gestione dinamica	Rotatoria o Semaforizzazione a gestione dinamica	Precedenza o Rotatoria (limitate Semaforizzazioni)	Precedenza (Semaforizzazione attuata)
Attraversamenti ciclo-pedonali	Evidenziati e protetti o semafori a chiamata	Evidenziati e protetti o semafori a chiamata	Evidenziati	Evidenziati
Limitazioni di Velocità	50 km/h	50 km/h	50 km/h (30 Km/h in ZTM)	40 km/h (30 Km/h in ZTM)

9.1.1 PROPOSTE DI INTERVENTO SULLO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE

Per raggiungere l'obiettivo di avere una rete omogenea, caratterizzata da **“strade a priorità veicolare”**, e conseguire una **“canalizzazione e fluidificazione del traffico veicolare”** sono stati previsti una serie sullo schema di circolazione attualmente in vigore.

Inoltre è stato necessario introdurre il senso unico di marcia in alcune strade il cui valore della sezione non consente un transito veicolare a doppio senso di marcia in sicurezza.

In particolare è stata prevista l'istituzione di sensi unici nelle seguenti vie:

- **Via Giuoco D'Archibugio:** prevista a senso unico da Via Teresa Marchini a Via del Parco Abbaziale),
- **Via Bardonecchia:** la Via a Ovest di Via Vietta è prevista a senso unico da Via Coazze a Via Genolino,
- **Via Bardonecchia:** la medesima Via a Est di Via Vietta è prevista a senso unico da Via Geolino a Via Coazze,
- **Via San Francesco d'Assisi:** prevista a senso unico in direzione da tra Via Sant'Ambrogio a Via Valgioie;
- **Anello a senso unico secondo giro orario:** Via Calvettera - Via V. Emanuele II - Via Marzia Ausiliatrice, con i seguenti sensi unici:

- Via Calvattera: nella tratta tra Via Vittorio Emanuele II - Via Suor L. Versino - Via Maria Ausiliatrice;
- Via Vittorio Emanuele II: nella tratta tra Via Piave - Via Vietta - Via Calvattera;
- Via Maria Ausiliatrice: nella tratta tra Via Calvattera e Via Piave;
- **Via Nurivalle:** prevista a senso univo verso il centro, nella tratta tra Via Coazze e Via Balme; questa misura potrà essere effettuata quando sarà realizzato il Progetto Esecutivo circa l'intersezione rialzata in località Pontepietra (cfr. Fig. 12)
- **Via Roma:** a senso unico da Piazza Colombatti a Piazza San Lorenzo; questa misura avvia la creazione di un'ampia zona 30, con riutilizzo degli spazi stradali ad usi differenti a quelli del transito in auto;

Nella Tav. 5 è rappresentato lo Schema di Circolazione in progetto.

9.2 IL NUOVO SCHEMA DELLE INTERSEZIONI

La fluidificazione del traffico, in ambiente urbano, si ottiene anche e soprattutto attraverso interventi sulle intersezioni che rappresentano normalmente la causa dei fenomeni di congestione.

Gli interventi previsti dal P.U.T. sono parte integrante e sostanziale dell'insieme degli interventi che occorre attuare per poter conseguire gli obiettivi di progetto definiti nell'ambito della strategia del P.U.T di Giaveno.

Uno degli obiettivi fondamentali del Piano è infatti quello di decongestionare il traffico cittadino, canalizzandolo lungo assi preferenziali e, riducendo al massimo gli ostacoli, quindi i ritardi alle intersezioni, alla progressione dei flussi veicolari in ingresso/uscita nell'Abitato indirizzandoli, nel più breve tempo possibile, in corrispondenza dei parcheggi.

Particolare attenzione dovrà pertanto essere posta nella regolamentazione delle intersezioni con le strade urbane principali, di penetrazione e di attraversamento.

Si possono individuare dei criteri di base che sarebbe buona norma seguire nella progettazione di tutte le intersezioni in ambito urbano, ovvero:

- l'impiego del sistema di regolamentazione delle intersezioni con rotatorie:
 - incentivato, negli incroci tra strade principali e strade di distribuzione. Il progetto di una rotatoria va tuttavia studiato per ciascun caso onde evitare che la sua attuazione non produca effetti contrari a quelli desiderati;
 - ben ponderato, negli incroci tra strade principali interquartiere, aventi ovvero flussi di traffico tutti di entità analoga. In tal caso occorre che la rotatoria disponga di almeno due corsie di marcia in ingresso, onde evitare il congestionamento delle arterie a causa della formazione di code sulla rotatoria stessa;
- l'impiego del sistema di regolazione delle intersezioni con impianti semaforici deve essere adottato:
 - di regola, negli incroci tra due strade principali interquartiere, adottando lungo gli itinerari di scorrimento, specialmente dove le intersezioni risultino ravvicinate, la coordinazione delle temporizzazioni semaforiche. E' sempre opportuno sfruttare per questi incroci la tecnologia offerta dagli «impianti a gestione dinamica di piano»;
 - in alternativa, alle rotatorie, negli incroci tra le strade interquartiere e le strade di distribuzione. In tal caso si consiglia di utilizzare «impianti semaforizzati

privilegiati», con priorità per il traffico di scorrimento lungo le strade interquartiere. Detta priorità veicolare si può ottenere ad esempio con l'impiego di impianti semaforici a generazione dinamica di piano. Ciò implica lo studio esecutivo di Cicli Semaforici che preveda una marcata priorità dei tempi di verde per i flussi in transito sulla rete delle strade interquartiere di penetrazione e di attraversamento finalizzata alla fluidificazione del traffico in ingresso - uscita dalla Città. Negli incroci regolati con semafori a generazione dinamica di Piano, spesso i rami meno congestionati possono essere gestiti da "microspire sotto incrocio" a "attuazione variabile", ovvero con fase di attuazione fluttuante tra due tempi reimpostati, il cui valore muta con l'aumentare del transito di veicoli tra il valore minimo e il valore massimo.

- limitato a casi particolari e, in alternativa alla regolazione con segnaletica, negli incroci tra strade interquartiere o di distribuzione e le strade locali.

In tal caso si consiglia di utilizzare «impianti semaforizzati attuati» dal traffico negli incroci tra strade interquartiere e strade di distribuzione. Ciò consente di evitare perdite di tempo in attesa (eliminazione dei «rossi inutili») non richiesti dall'intensità dei flussi veicolari e pedonali in movimento ed anche con riferimento all'eliminazione dell'innesco di possibili scorretti (e pericolosissimi) comportamenti dell'utenza che tali situazioni di «rosso inutile» determinano;

- l'impiego del sistema di regolazione delle intersezioni per mezzo di segnaletica, orizzontale e verticale, deve essere adottato di regola:
 - per tutte le intersezioni tra la viabilità principale interquartiere e la viabilità di distribuzione, con segnale di «STOP» per queste ultime;
 - per tutte le intersezioni tra strade di distribuzione e le strade locali, con segnale di «DARE PRECEDENZA», in casi particolari di «STOP», per queste ultime;
 - per tutte le intersezioni tra strade locali, con segnale di «DARE PRECEDENZA» per i flussi con marcia a sinistra.

9.2.1 PROPOSTE DI INTERVENTO SULLE INTERSEZIONI

Per quanto riguarda le intersezioni a rotatoria, esse, nel Centro Abitato di Giaveno, sono già presenti in numero adeguato in rapporto sia agli spazi disponibili che ai flussi di traffico presenti. Quindi, fatto salvo ulteriori successive valutazioni, non sono in previsione nuove rotatorie.

Per quanto riguarda invece le intersezioni regolate mediante impianti semaforici, nel Centro Abitato ce ne sono veramente poche e non destano particolari problematiche.

Il Piano, al fine di consentire la classificazione delle strade così come su indicata, consiglia la previsione circa la realizzazione di un nuovo impianto semaforico (Cfr. Fig. 15) nell'incrocio tra Via Rametti, Via Torino (S.P. 187), Via San Michele, Via Regina Elena (S.P. 187) e Via Stazione.

Ciò al fine di consentire di mettere in sicurezza le manovre di svolta a sinistra oltre che di migliorare la fluidità di marcia lungo la viabilità principale.

Nella Tav. 6 è presente la Regolamentazione delle Intersezioni in progetto.

Fig. 15 - Intersezione semaforizzata tra SP 187, Via Rametti e Via Stazione



9.2.2 LEGISLAZIONE SUGLI INCROCI

Art. 81 (Art. 39 C.d.S.) Installazione dei segnali verticali

(Omissis)

9. I segnali di DARE PRECEDENZA (art. 106) e FERMARSI E DARE PRECEDENZA (art. 107) devono essere posti in prossimità del limite della carreggiata della strada che gode del diritto di precedenza e comunque a distanza non superiore a 25 m da esso fuori dai centri abitati e 10 m nei centri abitati; detti segnali devono essere preceduti dal relativo preavviso (art. 108) posto ad una distanza sufficiente affinché i conducenti possano conformare la loro condotta alla segnalazione, tenuto conto delle condizioni locali e della velocità locale predominante su ambo le strade.

10. I segnali che indicano la fine del divieto o dell'obbligo devono essere installati in corrispondenza o il più vicino possibile al punto in cui cessa il divieto o l'obbligo stesso. L'installazione non è necessaria se il divieto o l'obbligo cessano in corrispondenza di una intersezione.

(Omissis)

Art. 105 (Art. 39 C.d.S.) Disposizioni generali sui segnali di precedenza

1. I segnali stradali che rendono noto agli utenti di dover dare o avere la precedenza si dividono in due classi:
 - I. quelli che impongono ai conducenti l'obbligo di dare la precedenza, che comprendono i segnali di:
 - a) dare precedenza (art. 106),
 - b) fermarsi e dare precedenza (art. 107),
 - c) preavviso di dare precedenza (art. 108),
 - d) intersezione con precedenza a destra (art. 109),
 - e) dare precedenza nei sensi unici alternati (art. 110),
 - f) fine del diritto di precedenza (art. 111);
 - II. quelli che indicano agli utenti che, nelle intersezioni e confluenze di traiettorie, i conducenti che provengono da altre strade o in senso opposto hanno l'obbligo di dare la precedenza e che comprendono i segnali di:
 - g) intersezione con diritto di precedenza (art. 112),
 - h) diritto di precedenza (art. 113),
 - i) diritto di precedenza nei sensi unici alternati (art. 114).
3. Gli eventuali segnali che confermano le disposizioni sulla precedenza devono essere corredati da pannello integrativo modello II.1 o modello II.5/a2 o II.5/b2.
4. I segnali di precedenza indicati nel comma 1, classe I, lettere a), b), c), e classe II, lettere g) ed h) possono essere corredati da pannello integrativo modello II.7.
5. I segnali di precedenza di cui al comma 1, classe I, lettera d), e classe II, lettera g), devono essere installati con il rispetto delle distanze di cui all'art. 81, comma 7 e art. 104, comma 4.
6. Ai segnali di precedenza di cui al comma 1, classe I, lettere a) e b), possono essere abbinati, sullo stesso sostegno, i segnali di direzione obbligatoria che vanno sempre posti al di sotto dei primi.
7. I segnali di precedenza di cui al comma 1, classe I, lettere a) e b), posti in corrispondenza delle intersezioni regolate da semaforo si intendono validi solo quando il semaforo è spento o a luce gialla lampeggiante. In questi casi non deve essere applicato alcun pannello integrativo con tale specifica.

Art. 106 (Art. 39 C.d.S.) Segnale di dare precedenza

1. Il segnale di DARE PRECEDENZA deve essere usato sul ramo della intersezione che non gode del diritto di precedenza, per indicare ai conducenti l'obbligo di dare la precedenza ai veicoli che circolano nei due sensi sulla strada sulla quale essi stanno per immettersi o che vanno ad attraversare.
2. Il detto segnale deve essere installato sulla soglia dell'intersezione e, comunque, a distanza dal limite della carreggiata della strada che gode della precedenza, non superiore a 25 m e a 10 m, rispettivamente fuori e dentro i centri abitati.
3. Il segnale può essere usato per esigenze di sicurezza o di volumi di traffico in particolari intersezioni, in sostituzione del segnale di cui all'art. 109, sulla strada senza precedenza, in deroga alla gerarchia delle strade, previo accordo fra gli enti

proprietari. A tal fine, per garantire la visibilità dell'intersezione, ferme restando le norme per le distanze di avvistamento dei segnali, gli enti proprietari possono:

- a) proibire le installazioni di chioschi, stazioni di rifornimento, cartelli pubblicitari ed altri impedimenti alla visibilità;
 - b) provvedere mediante opportuni sbancamenti, diserbamenti, taglio di cespugli o di alberi ovvero, laddove è possibile, con l'eliminazione di muri o di altri impedimenti.
4. Il segnale deve essere integrato, laddove la pavimentazione stradale lo consenta, con la segnaletica orizzontale prevista nell'art. 144 e può essere integrato con il simbolo previsto nell'art. 148, comma 9.

Art. 107 (Art. 39 C.d.S.) Segnale fermarsi e dare precedenza

1. Il segnale FERMARSI E DARE PRECEDENZA deve essere installato nelle intersezioni o nei luoghi che non godono del diritto di precedenza, per indicare ai conducenti l'obbligo di fermarsi, in corrispondenza dell'apposita striscia di arresto, e di dare la precedenza prima di inoltrarsi nell'area della intersezione o di immettersi nel flusso della circolazione.
2. Il segnale deve essere utilizzato nelle intersezioni ove non sia stato possibile garantire le condizioni di sufficiente visibilità di cui all'art. 106, comma 3, o comunque in situazioni di particolare pericolosità.
3. Il segnale deve essere corredato dalla segnaletica orizzontale prevista nell'art. 144, nonché della iscrizione orizzontale STOP prevista nell'art. 148, comma 8.
4. Il segnale deve essere installato in corrispondenza della soglia della intersezione e quanto più vicino ad essa.

Art. 108 (Art. 39 C.d.S.) Segnale di preavviso di precedenza

1. I segnali di PREAVVISO DI DARE PRECEDENZA e di PREAVVISO DI FERMARSI E DARE PRECEDENZA devono essere installati nel tratto prossimo all'immissione sulla strada con precedenza fuori dai centri abitati, e dentro i centri abitati alle intersezioni con strade aventi limite di velocità superiore a quello stabilito dall'art. 142, comma I del codice ovvero quando le condizioni del traffico ne consigliano l'impiego per motivi di sicurezza o di disciplina della circolazione.
2. In luogo dei segnali di cui al comma 1 possono essere posti segnali di preavviso di intersezione, integrati con i segnali di precedenza nei quali è riportata la configurazione topografica dell'intersezione.
3. La distanza tra il segnale di preavviso e la striscia di arresto è inserita nel pannello integrativo modello II.1 posto sopra il segnale stesso.
4. Sulle strade di cui al comma 1, allorché esistano altre intersezioni tra il segnale di preavviso di precedenza e l'intersezione, il segnale deve essere ripetuto dopo ogni intersezione, integrato con il pannello modello II.1 indicante la relativa distanza.

Art. 111 (Art. 39 C.d.S.) Segnale di fine del diritto di precedenza

1. Il segnale FINE DEL DIRITTO DI PRECEDENZA deve essere usato per indicare agli utenti della strada con priorità che la strada non gode più del diritto di precedenza. Esso può essere installato solo quando sulla strada sia stato installato il segnale DIRITTO DI PRECEDENZA.

2. Il segnale può essere ripetuto più volte prima del punto in cui cessa la precedenza quando le condizioni del traffico ne consigliano l'impiego per motivi di sicurezza.
3. Sulle strade extraurbane o su quelle urbane con limite di velocità superiore a quello stabilito dall'art. 142, c. 1, del codice il segnale deve essere ripetuto almeno una volta.
4. I segnali posti prima del punto ove cessa la precedenza devono essere corredati da pannello integrativo modello II.1.

Art. 112 (Art. 39 C.d.S.) Segnale di intersezione con diritto di precedenza

1. Il segnale INTERSEZIONE CON DIRITTO DI PRECEDENZA deve essere usato sulle strade extraurbane e, ove ritenuto necessario, su quelle urbane, per presegnalare una intersezione con strade subordinate.
2. Il segnale prevede due varianti qualora la strada subordinata si immetta solo da destra o da sinistra denominata intersezione a «T», ed altre due varianti denominate CONFLUENZA, qualora la strada subordinata si immetta con corsia di accelerazione da destra o da sinistra.
3. Sulle strade subordinate devono essere installati i segnali che indicano l'obbligo di dare la precedenza o di fermarsi e dare la precedenza.

Art. 113 (Art. 39 C.d.S.) Segnale di diritto di precedenza

1. Il segnale DIRITTO DI PRECEDENZA deve essere usato per indicare che un tratto di strada gode del diritto di precedenza.
2. Il segnale può essere ripetuto in formato piccolo prima e dopo ogni intersezione o, eventualmente, su isole spartitraffico nelle intersezioni canalizzate, corredato di pannello integrativo modello II.7.

Art. 135 (Art. 39 C.d.S.) Segnali utili per la guida

(Omissis)

1. Il segnale SVOLTA A SINISTRA preavvisa la obbligatorietà di manovre alternative per svoltare a sinistra quando, alla intersezione successiva, vige il divieto di svolta a sinistra, predisponendo il conducente a eseguire una svolta di tipo semidiretto o una svolta di tipo indiretto. La rifrangenza è applicata al bianco e al grigio. Il simbolismo dei segnali è fisso e invariabile, qualunque sia la topografia dei luoghi. Il segnale INVERSIONE DI MARCIA è da considerare variante di uso specifico del segnale di svolta a sinistra di tipo semidiretto ed è impiegato per indicare la presenza di un manufatto sotto o sovrappassante una strada a carreggiate separate per consentire il ritorno nella direzione di provenienza.

(Omissis)

Art. 143 (Art. 40 C.d.S.) Strisce di guida sulle intersezioni

1. Le strisce di guida sulle intersezioni sono del tipo «g», di cui alla tabella dell'art. 138, comma 3, sono curve, discontinue, di colore bianco e possono essere tracciate nelle aree di intersezione per guidare i veicoli in manovra secondo una corretta traiettoria.
2. Le strisce di guida sulle intersezioni possono essere tracciate altresì per indicare i limiti dell'ingombro in curva dei tram.

Art. 144 (Art. 40 C.d.S.) Strisce trasversali

1. Le strisce trasversali, o linee di arresto, sono continue o discontinue e di colore bianco; quelle continue hanno larghezza minima di 50 cm e vanno usate in corrispondenza delle intersezioni semaforizzate, degli attraversamenti pedonali semaforizzati ed in presenza del segnale FERMARSI E DARE PRECEDENZA; quelle discontinue vanno usate in presenza del segnale DARE PRECEDENZA.
2. La linea di arresto deve essere tracciata con andamento parallelo all'asse della strada principale, di massima sulla soglia dell'intersezione e, comunque, in posizione tale da consentire agevolmente le manovre di svolta; deve essere tracciata, inoltre, in posizione tale che il conducente possa, se necessario, fermarsi in tempo utile prima di tale linea ed avere la visuale più ampia possibile sui rami della intersezione, tenuto conto delle esigenze di movimento degli altri veicoli e dei pedoni. La linea non deve essere tracciata in presenza di corsie di accelerazione.
3. La linea di arresto deve collegare il margine della carreggiata con la striscia longitudinale di separazione dei sensi di marcia ovvero, nei sensi unici, con l'altro margine della carreggiata. Per le strade prive di salvagente o isola spartitraffico, la linea deve essere raccordata con la striscia longitudinale continua per una lunghezza non inferiore a 25 m e a 10 m, rispettivamente fuori e dentro i centri abitati.
4. La linea di arresto, in presenza del segnale di DARE PRECEDENZA, è costituita da una serie di triangoli bianchi tracciati con la punta rivolta verso il conducente obbligato a dare la precedenza; tali triangoli hanno una base compresa tra 40 e 60 cm ed un'altezza compresa tra 60 e 70 cm. In particolare: base 60 e altezza 70 cm su strade di tipo C e D; base 50 ed altezza 60 cm su strade di tipo E; base 40 ed altezza 50 cm su strade di tipo F. La distanza tra due triangoli è pari a circa la metà della base.
5. Sulle intersezioni regolate mediante segnali semaforici, la linea di arresto deve essere tracciata prima dell'attraversamento pedonale a una distanza di 1 m dal limite di questo.

Art. 147 (Art. 40 C.d.S.) Freccie direzionali

1. Sulle strade aventi un numero sufficiente di corsie per consentire le preselezione e l'attestamento dei veicoli in prossimità di una intersezione, le corsie da riservare a determinare manovre devono essere contrassegnate a mezzo di frecce direzionali di colore bianco.
2. Le frecce direzionali sono:
 - a) freccia destra per le corsie specializzate per la svolta a destra;
 - b) freccia diritta per le corsie specializzate per l'attraversamento diretto dell'intersezione per confermare il senso di marcia sulle strade a senso unico;
 - c) freccia a sinistra per le corsie specializzate per la svolta a sinistra;
 - d) freccia a destra abbinata a freccia diritta per le corsie specializzate per la svolta a destra e l'attraversamento diretto dell'intersezione;
 - e) freccia a sinistra abbinata a freccia diritta per le corsie specializzate per la svolta a sinistra e l'attraversamento diretto dell'intersezione; f) freccia di rientro.
3. Le dimensioni delle frecce si diversificano in funzione del tipo di strada su cui vengono applicate.
4. Le frecce direzionali possono essere tracciate anche per segnalare le direzioni consentite o quelle vietate.

5. La posizione delle frecce all'interno delle corsie è stabilita in figura II.440.
6. La punta delle frecce tracciate in prossimità di una linea di arresto deve distare dal bordo di questa almeno 5 m.
7. L'intervallo longitudinale tra più frecce uguali, ripetute lungo la stessa corsia, non deve essere inferiore a 10 m; il numero delle frecce da ripetere deve essere commisurato alla lunghezza delle zone di preselezione o di attestamento.



COMUNE DI GIAVENO

P.U.T. di dettaglio
del centro abitato

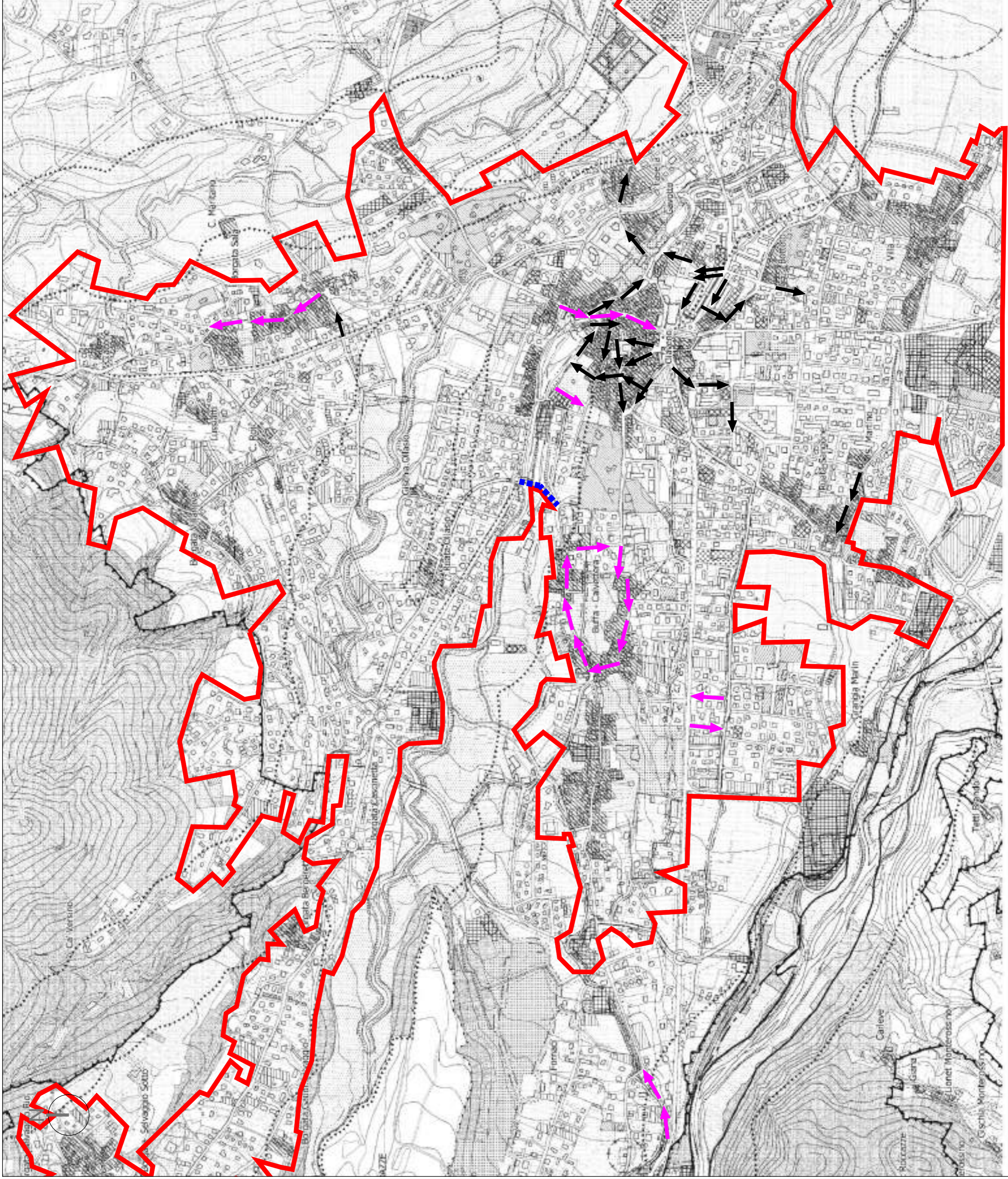
PROGETTO

Schema di circolazione

 samep mondo engineering srl Ingegneria dei sistemi di trasporto	TAVOLA N.	SCALA
	5	-
Ing. Piero Mondo Ing. Ernesto Mondo	DATA PLOTTAGGIO 2022	

LEGENDA

- Confine centro abitato
- Nuovo senso unico di percorrenza
- Senso unico di percorrenza esistente
- Nuova strada in fase di realizzazione





COMUNE DI GIAVENO

P.U.T. di dettaglio
del centro abitato

PROGETTO

Regolamentazione delle intersezioni

 samep mondo engineering srl Ingegnieri dei sistemi di trasporto	TAVOLA N.	6	SCALA	-
	DATA PLOTTAGGIO	2022		

Ing. Piero Mondo
Ing. Ernesto Mondo

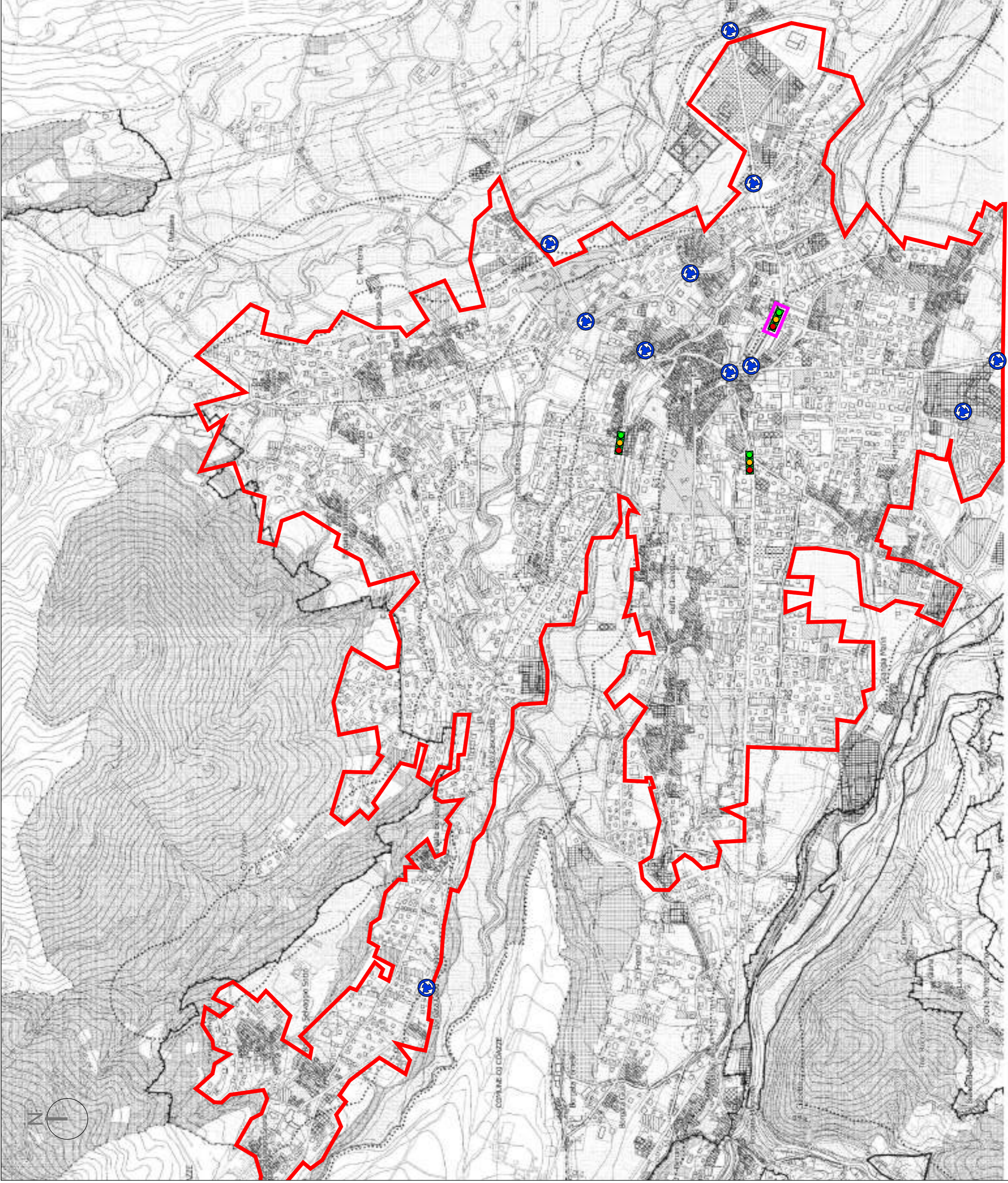
LEGENDA

Confine centro abitato

Impianto semaforico in progetto

Rotatoria esistente

Impianto semaforico esistente



Capitolo 10

SOSTE E PARCHEGGI

10.1 CRITERI DI DIMENSIONAMENTO DEL PIANO DEI PARCHEGGI

Per poter dimensionare correttamente un Piano dei Parcheggi, riveste una grande importanza la conoscenza di quella che viene definita tecnicamente come "**domanda di sosta**".

Per domanda di sosta si intende la necessità, da parte degli utenti che effettuano il proprio spostamento con l'autovettura, di trovare uno stallone o posto auto presso cui poter parcheggiare l'autovettura.

La "**domanda di sosta**" è caratterizzata da una serie di elementi correlati direttamente dal "motivo" e dal "modo" con cui si effettua lo spostamento.

- circa il **modo di spostamento** è chiaro che la domanda di sosta sarà prodotta solo dalle persone che effettuano lo spostamento con il mezzo privato, l'auto, anche quando questa serve per effettuare un interscambio con un altro mezzo di trasporto.
- circa il **motivo dello spostamento**, si osserva come esso influenzi fortemente la domanda di sosta in quanto da esso deriva:

– **il tempo di occupazione dello stallone:**

uno spostamento di tipo sistematico, (lavorativo pendolare o scolastico) comporterà infatti la necessità di occupare lo stallone di sosta per un periodo di lunga o, quanto meno, di media durata. Generalmente lo stallone viene occupato per l'intera giornata lavorativa.

Uno spostamento di tipo occasionale (acquisti, turismo, diporto, ecc..) comporterà, per contro, la necessità di occupare lo stallone per una durata breve, ovvero variabile generalmente da 1-2 ore a seconda dei casi.

Il tempo di occupazione dello stallone, se rapportato alla capacità di un parcheggio, permette di valutare il "coefficiente di occupazione del parcheggio", parametro che consente di esprimere in termini percentuali, per una data area di parcheggio, il numero di stalloni occupati rispetto al numero complessivo di posti auto dell'area di parcheggio stessa, nell'unità di tempo considerata, che può essere l'ora, il periodo di punta od il giorno.

– **l'indice di rotazione dello stallone:**

La durata della sosta, a sua volta, condiziona la reale capacità di offerta del parcheggio.

Per poter valutare la reale offerta di un parcheggio occorre conoscere il suo "indice di rotazione", che definisce la possibilità di un generico stallone di poter ospitare una o più autovetture nell'arco temporale considerato.

A titolo esemplificativo si può dire che l'indice di rotazione di uno stallone che viene occupato per tutta la giornata, per uno spostamento di tipo sistematico, avrà un indice di rotazione pari a 1. Ciò implica che quello stallone, nell'arco della giornata avrà una offerta di sosta pari all'unità, ovvero si genererà l'eguaglianza tra il numero di stalloni e la domanda di sosta. La reale offerta di sosta del parcheggio sarà quindi pari al numero di stalloni offerti dal parcheggio.

Laddove invece lo stallo venga occupato, ad esempio per motivo occasionale, per una durata di circa 2 ore, considerando che il periodo giornaliero diurno per uno stallo a pagamento o libero sia di 12 ore, esso avrà un indice di rotazione pari a 6. Lo stesso stallo sarà pertanto in grado di ospitare nell'arco della giornata ben 6 auto diverse tra loro. La sua reale offerta di parcheggio non sarà pertanto di un posto auto, ma pari a quella offerta da n. 6 stalli.

A conclusione di quanto detto appare evidente come un parcheggio da 100 p.a. potrebbe assolvere ad una domanda di sosta di "tipo sistematico" pari a 100 auto, così come potrebbe assolvere ad una domanda di sosta "non sistematica" pari o superiore a 600 auto.

Ne consegue che è la domanda di sosta di tipo sistematico quella che crea i maggiori problemi, non solo per quanto riguarda i carichi veicolari sulle strade ma, anche e soprattutto, per quanto concerne il dimensionamento dell'offerta di sosta.

Il P.U.T., quale strumento di indirizzo, si pone la finalità di delineare la strategia del Piano dei parcheggi, e ciò sia in termini di ubicazione che di regolamentazione delle soste.

10.2 LA STRATEGIA DI PIANIFICAZIONE DELLE SOSTE E DEI PARCHEGGI

All'interno del Centro Abitato, allo stato attuale, si individuano 3 tipologie di sosta a seconda della **tipologia di regolamentazione** adottata, ovvero:

- a) sosta a disco orario (1 ora) dalle 8 alle 20: nelle zone limitrofe alla zona Z.T.L./C.S.;
- b) sosta a disco orario (1 ora) dalle 15 alle 20: in Viale Regina Elena (area mercatale con divieto di sosta dal lunedì al venerdì e nei festivi dalle 7:00 alle 13:30 e il sabato dalle 4:30 alle 15:00).;
- c) sosta libera: distribuita nel Centro Abitato.

A livello di distribuzione delle soste l'offerta risulta ripartita in modo sufficientemente equilibrata.

Lo studio di dettaglio nell'ambito del presente Piano Generale è stato condotto solo per i parcheggi e le soste ricadenti nell'ambito del Centro Storico (C.S.).

A livello di progetto di massima, considerando che dalle prime analisi l'attuale offerta di sosta risulta sufficiente al soddisfacimento delle necessità di mobilità cittadina, non si prevedono interventi specifici per le soste.

Gli interventi di progetto sono i seguenti:

1 - Soste e parcheggi all'interno della Nuova ZTL riservati ai residenti

In funzione di come verrà deciso di regolamentare la nuova zona ZTL estesa dovrà cambiare anche il sistema di regolamentazione delle soste e dei parcheggi ricadenti all'interno della zona a traffico limitato che, ad esempio, nel caso di una ZTL 24 ore sarà preferibilmente riservata ai residenti (cfr. Tav. 7), con poche eccezioni se non per il carico-scarico merci.

Una analisi più dettagliata potrà essere demandata un apposito Piano di Dettaglio delle Soste e dei Parcheggi che si dovrà occupare oltre che della stima della domanda di sosta (diurna e notturna) anche e soprattutto della progettazione esecutiva della nuova offerta di sosta, sia in termini di numero e ubicazione degli stalli che di regolamentazione delle soste stesse (sistemi di tariffazione e/o regolamentazione).

2 - Creazione di nuovi posti auto sulla tratta di Via Roma a senso unico

L'istituzione del senso unico di marcia su Via Roma, consentendo un recupero dello spazio sulla carreggiata stradale, potrebbe essere utilmente impiegato, oltre che per migliorare la mobilità ciclo-pedonale, anche per andare a creare nuovi posti auto.

L'aumento dell'offerta di parcheggio su una tratta come Via Roma, adiacente alla zona ZTL, sarebbe strategica in quanto andrebbe proprio nella direzione di potenziare l'offerta di sosta "a corona" della zona ZTL.

In questo modo i cittadini potrebbero lasciare più facilmente l'auto e percorrere la zona a traffico limitato esclusivamente a piedi.

Complessivamente sulla tratta di Via Roma a senso unico potrebbero essere quasi raddoppiati i posti auto in linea esistenti nella tratta tra Via Seminario e Via Ospedale, ricavando all'incirca ulteriori 20 posti auto.



COMUNE DI GIAVENO

Piano Generale del Traffico Urbano
(P.G.T.U.)

PROGETTO

Offerta di sosta



TAVOLA N. SCALA

7 -

DATA PLOTTAGGIO

2022

Ing. Piero Mondo
Ing. Ernesto Mondo

LEGENDA

CONFINE CENTRO ABITATO

CONFINE Z.T.L. ESTESA

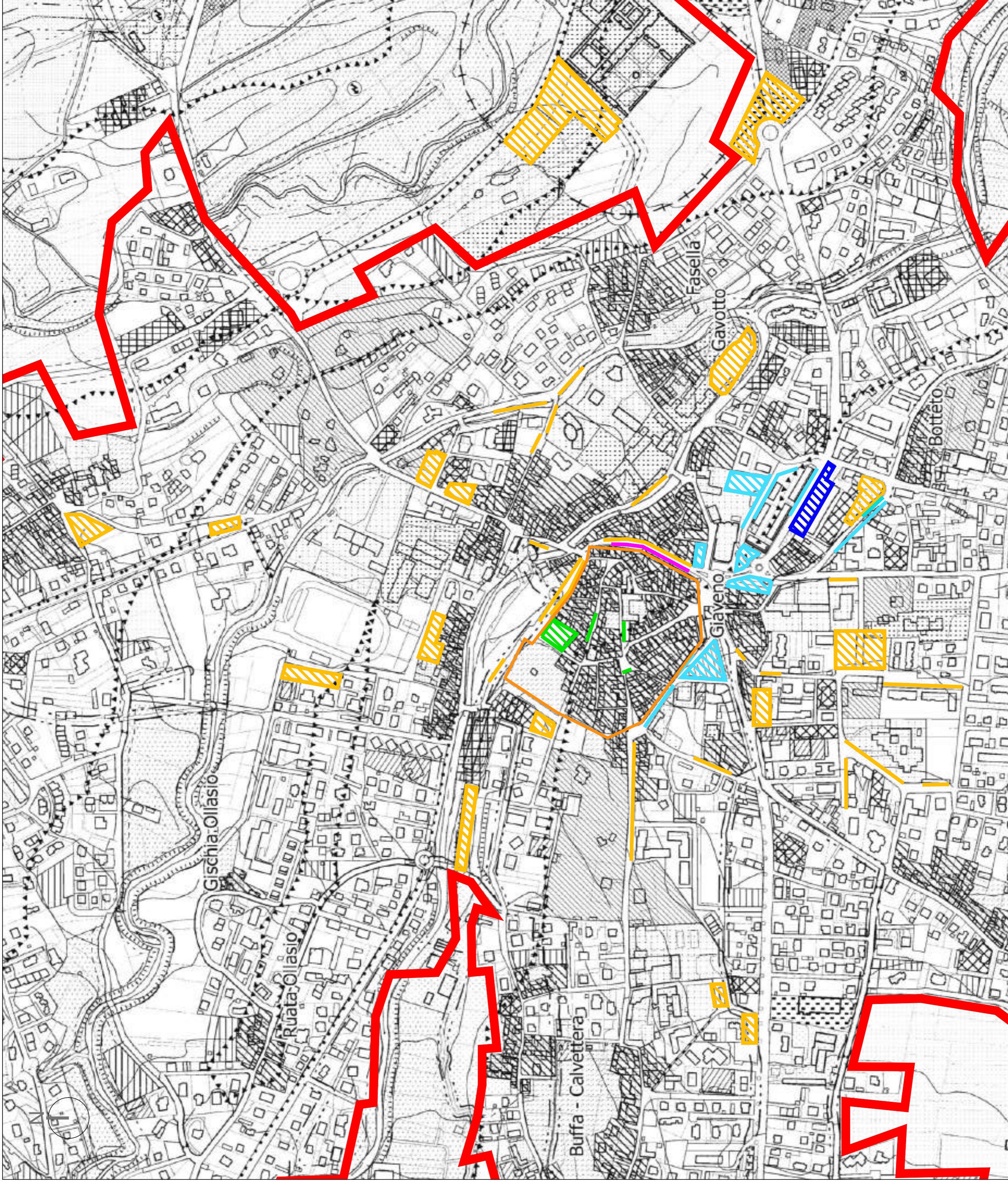
PARCHEGGIO LIBERO

PARCHEGGIO DISCO ORARIO (1 ORA) 8-20

PARCHEGGIO DISCO ORARIO (1 ORA) 15-20

PARCHEGGIO PERMESSI DI CIRCOLAZIONE IN Z.T.L.

NUOVE SOSTE IN LINEA (soluzione 1)



Capitolo 11

IL TRAFFICO PEDONALE E CICLABILE

Con il termine "utenze deboli" si fa riferimento alle due componenti di traffico costituite dai pedoni e dai ciclisti, in quanto, sia per la loro minore velocità sia per la loro maggiore vulnerabilità nei confronti del traffico veicolare, pubblico e privato, sono quelle che maggiormente necessitano di provvedimenti a loro favore. La presenza di anziani, persone invalide e bambini non fa che aggravare la debolezza della componente pedonale.

Nella stessa filosofia della classifica funzionale, che è quella di separare dalle altre le componenti di traffico omogenee per comportamento, si diversificano, allora, gli spazi stradali destinati al movimento veicolare da quelli destinati ad uso della componente pedonale. In effetti, i marciapiedi altro non sono che corsie riservate alla componente pedonale, anch'esse opportunamente segnalate e protette, come quelle per i bus, generalmente mediante rialzo rispetto al piano della carreggiata, ma anche con accorgimenti diversi.

11.1 LA MOBILITA' PEDONALE

Il miglioramento delle relazioni pedonali tra le varie zone del Comune di Giaveno rappresenta uno degli obiettivi delle tematiche del P.U.T. di Giaveno.

La componente pedonale, infatti, è spesso costituita dalle componenti più deboli: bambini, studenti, persone anziane che devono potersi spostare con sicurezza e facilità.

All'interno dell'area di studio l'attraversamento deve poter avvenire ovunque poiché, grazie all'assenza dei veicoli (Area Pedonale) o alla loro limitata presenza (ZTL), esiste la massima permeabilità della strada.

Nel quadro del P.U.T. sono stati previsti una serie di interventi a favore della mobilità, articolata nell'individuazione di:

- percorsi pedonali;
- vie pedonali;
- attraversamenti pedonali protetti;

Il quadro degli interventi suddetti progettati per l'agglomerato urbano del Comune di Giaveno è illustrato nella Tav. 8. Nel seguito se ne sintetizzano i contenuti.

11.1.1 PERCORSI PEDONALI

Il Centro Abitato di Giaveno è attualmente servito da svariati percorsi pedonali o marciapiedi che ne ricoprono il territorio.

Nel quadro del P.U.T. sono previsti 3 interventi circa la **realizzazione di nuovi percorsi pedonali**, finalizzati al completamento di marciapiedi già esistenti:

- **Via Canonico Pio Rolla:** va realizzato un nuovo percorso pedonale, come continuazione del marciapiede già esistente su Via Canonico Pio Rolla (da P.zza San Lorenzo alla rotatoria delle Coop). Il nuovo percorso va realizzato a partire dalla rotatoria presente di fronte all'insediamento commerciale Coop, punto di intersezione per Via Canonico Pio Rolla-Via della Cartiera-Via Caduti sul Lavoro, fino al ponte del torrente Sangone.
- **Via Selvaggio:** realizzazione di nuovo percorso pedonale dall'intersezione tra la Via Selvaggio con Via Villanova fino all'intersezione a rotatoria in cui confluiscono la Via

Selvaggio e la Via Monsignore Carlo Bovero. Questo nuovo percorso si configura come congiungimento tra il percorso pedonale già esistente sulla Via Selvaggio nella tratta tra Piazza Colombatti e Via Villanova e nella tratta tra la rotatoria di cui sopra e la Via del Santuario.

- **Via Guglielmino:** realizzazione di un nuovo percorso pedonale come continuazione del percorso pedonale esistente su Via Sacra di San Michele. Il nuovo percorso va realizzato sulla Via Guglielmino a partire dall'intersezione a rotatoria in cui convergono Via Guglielmino, Via Sacra di S. Michele, Via Avigliana e Via Pacchiotti fino all'intersezione tra la Via Guglielmino e Via San Sebastiano.

11.1.2 VIE PEDONALI

Le caratteristiche geometriche e plano-altimetriche di molte strade ricadenti all'interno del C.S. di Giaveno, caratterizzate da:

- sezioni trasversali al limite della larghezza della sagoma del veicolo;
- tracciati tortuosi con curve quasi a 90°;

hanno consigliato la limitazione al transito veicolare di tali vie, con l'istituzione della Z.T.L..

A questo proposito, se si prevedesse l'istituzione della Z.T.L. estesa alle 24 ore giornaliere, di fatto si verrebbe a creare una sorta di grande isola pedonale, costituita dall'insieme delle vie ricadenti nell'area Z.T.L..

Per l'elenco completo delle **vie soggette a regime di ZTL**, ricadenti tutte nell'ambito del C.S. si rimanda alla lettura della Tav. 3 e della Tab. 1 del Cap. 7.

11.1.3 ATTRAVERSAMENTI PEDONALI PROTETTI E A.P.L.

Nel quadro del P.U.T. sono previsti interventi a favore della mobilità pedonale lungo la viabilità cittadina, anche attraverso la realizzazione di attraversamenti pedonali protetti e attraversamenti pedonali luminosi.

In generale, dovendo operare una separazione delle correnti di traffico, è prevista lungo la rete delle viabilità l'attuazione di alcuni interventi, finalizzati a:

- illuminare tutti gli attraversamenti pedonali, ad esempio tramite sistema APL (attraversamento pedonale luminoso) che ricadono sulle strade di interquartiere di penetrazione, indicate in colore blu sulla Tav. 4;
- limitare al massimo il numero degli attraversamenti pedonali e ciclabili, attraverso interventi di canalizzazione dei flussi pedonali in corrispondenza di pochi e sicuri attraversamenti evidenziati, e/o protetti nei punti più pericolosi. Ciò a vantaggio della sicurezza di pedoni e ciclisti, oltre che della fluidità di scorrimento del traffico veicolare;
- promuovere la realizzazione degli attraversamenti pedonali protetti sulla viabilità di distribuzione, soprattutto nel Centro Storico, con particolare attenzione ai punti di maggiore pericolosità;
- eliminare tutti gli attraversamenti pedonali esistenti in corrispondenza degli incroci non semaforizzati, tra strade principali e loro spostamento in posizione arretrata rispetto all'incrocio di almeno 15 metri e relativa predisposizione di barriere;
- realizzare attraversamenti pedonali protetti, in corrispondenza di **tutte le scuole ricadenti nel Centro Abitato di Giaveno**, con l'adozione dello strumento fisici di moderazione del traffico più adatto per le condizioni specifiche che caratterizzano i diversi siti, sempre accompagnati dal relativo attraversamento pedonale (cfr. All. 1 Tavv. 10-18).

11.2 LA MOBILITA' CICLISTICA

Il presente “piano” rappresenta un primo livello di dettaglio della rete degli itinerari ciclo-pedonali che si configurano per il territorio comunale, elaborato nell’ambito del P.U.T., ai fini della promozione dell’uso della bicicletta, oltre che per le motivazioni di natura turistica e di impiego del tempo libero, anche e soprattutto, quale “mezzo di trasporto alternativo”.

Ciò vale in particolare nei confronti dell’uso dell’automobile correlato all’effettuazione di quegli spostamenti inerenti motivazioni di natura scolastica e lavorativa.

I recenti studi sull’inquinamento ambientale, peraltro a di carattere mondiale, confermano un trend dei tassi di inquinamento in incremento che richiedono misure di contenimento.

Misure di contenimento che, nell’ambito dell’Unione Europea, vengono imposte ai singoli governi mediante l’introduzione di misure anche drastiche di riduzione dell’inquinamento da traffico.

La recente approvazione del Piano di Risamento della Qualità dell’Aria della Regione Piemonte del marzo 2019 altro non fa che riportare una serie di misure tutte orientate verso la riduzione generalizzata del traffico veicolare finalizzata al contenimento dell’inquinamento atmosferico ad esse legato.

Le misure di limitazione alle categorie di emissioni in base alla omologazione dei veicoli (Euro), la “congestion charge” per le grandi città, le estensioni delle ZTL, le estensioni delle aree pedonali, la promozione di altre forme di mobilità, ecc sono tutte misure previste dal PRQA che vanno in quella direzione.

Da ultimo, la recente **emergenza sanitaria Covid-19**, ha evidenziato ulteriormente l’esigenza di poter contare su forme di mobilità individuale differenti da quella dell’uso dell’automobile, tra cui un ruolo molto importante lo gioca l’utilizzo della bici quale strumento di spostamento anche di tipo sistematico e non solo di diporto.

Ecco allora che in quest’ottica, l’utilizzo della bici, ancorché nel contesto della morfologia del territorio, può diventare veramente un **mezzo di trasporto alternativo** non solo per quegli spostamenti legati al diporto bensì anche e soprattutto per gli spostamenti “sistematici”, ovvero di carattere lavorativo e scolastico.

In quest’ottica un Piano della mobilità urbana come il PUT non può che prendere in grande considerazione questa forma di mobilità, agevolandola.

11.2.1 IL PROGETTO DELLA NUOVA RETE CICLO-PEDONALE

Già molte misure contenute nel presente PUT favoriscono l’utilizzo della bici,.

Basti pensare all’ estensione della Zona ZTL, al cui interno le bici potrebbero viaggiare tranquillamente secondo la classificazione di “traffico promiscuo” bici-auto.

Tuttavia, i ciclisti per muoversi hanno necessità di potersi spostare in sicurezza lungo itinerari protetti e/o preferenziali, ovvero lungo piste o corsie ciclabili.

Purtroppo in ambito urbano non sempre è facile reperire gli spazi per poter realizzare “piste ciclabili bidirezionali” che, a norma, necessitano di una larghezza di 2,50 m e, se adiacenza a corsie veicolari, di banchina di separazione di 0,50 m.

Il tutto porta ad una larghezza di ben 3,00 metri, ovvero una larghezza che cozza con la ridotta sezione delle strade urbane di città storiche come Giaveno.

Peraltro i costi delle piste ciclabili in sede indipendente hanno anche un costo importante.

La tendenza attuale è allora quella di creare anche solo **corsie ciclabili**, ad esempio su marciapiedi di larghezza adeguata ad ospitare sia la componente pedonale che quella ciclabile che hanno il vantaggio anche di essere di facile ed economica realizzazione.

Spesso si può optare anche per la corsia mono-direzionale la cui larghezza scende a 1,20 metri.

L'obiettivo del PUT è quello di configurare una rete delle piste/corsie ciclabili o ciclo-pedonali in modo tale da costituire una vera e propria "Rete delle Piste Ciclabili" tra loro interconnesse.

Allo stato attuale Comune di Giaveno è già dotato di alcuni percorsi ciclopedonali e ciclabili ma sono mal distribuiti sul territorio essendo questi ultimi tutti periferici e per la loro scarsa interconnessione.

La rete dei percorsi ciclabili e ciclopedonali esistenti è riportata nella Tav. 3.5 con colore rispettivamente azzurro e arancione.

Il nuovo assetto della rete delle piste e corsie ciclopedonali attuali e in progetto è illustrato nella Tav. 8.

La previsione è quella di realizzare i seguenti collegamenti ciclo-pedonali, per uno **sviluppo chilometrico totale di 2.300 m**, ovvero:

- | | | |
|---|---|---------|
| a) Percorso ciclo-pedonale bi-direzionale (magenta) | = | 2.000 m |
| b) Percorso ciclo-pedonale bi-direzionale Via Roma (sol. 2) | = | 300 m |

Nello specifico il percorsi ciclo-pedonali in progetto si configurano come:

a) itinerario ovest-centro (località Pontepietra-Piazza Molines)

Questo nuovo percorso si va a realizzare sul marciapiede già esistente, che andrà sistemato a percorso ciclo-pedonale e sarà un percorso bi-direzionale. Esso si sviluppa lungo la Via Coazze partendo dal Centro Storico di Giaveno, in Piazza Molines, ed estendendosi fino alla località Pontepietra, in corrispondenza dell'incrocio tra Via Nurrivalle, Via Pontepietra e via Coazze.

b) nuovo percorso o pista ciclo-pedonale su Via Roma a senso unico (soluz. 2)

A questi interventi, potrebbe aggiungersi la previsione della "soluzione 2" (Cfr. Tav. 9.4.2.) circa la sistemazione dell'asse di Via Roma con istituzione del senso unico che comporterebbe, in alternativa al potenziamento dell'offerta di sosta, una soluzione con creazione di percorso ciclo-pedonale dello **sviluppo complessivo di c.a. 3.000 m**, articolati in due percorsi pedonali dello sviluppo rispettivamente di:

- c.a. 100 m nella tratta tra Via Marchini e Via Seminario;
- c.a. 150 m nella tratta tra Via Seminario e Via Ospedale;
- c.a. 40.50 m di Bike Lane per raccordare le due piste nella tratta centrale dove Via Roma presenta una strettoia che non permette la continuità della pista ciclopedonale.



COMUNE DI GIAVENO







P.U.T. di dettaglio
del centro abitato

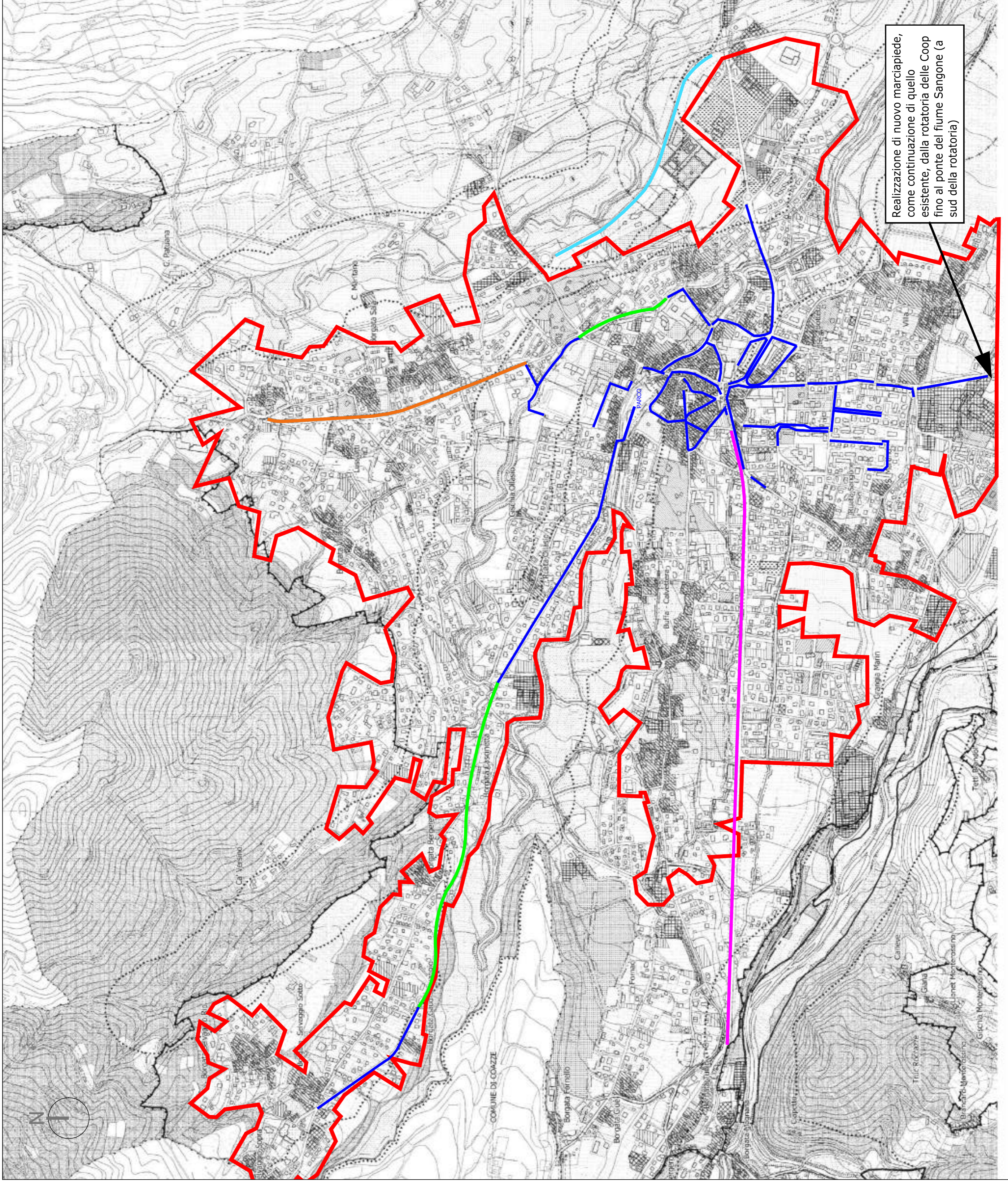
PROGETTO

Percorsi pedonali e ciclabili

 samep mondo engineering srl Ingegneria dei sistemi di trasporto	TAVOLA N.	SCALA
	8	-
Ing. Piero Mondo Ing. Ernesto Mondo	DATA PLOTTAGGIO 2022	

LEGENDA

-  Confine centro abitato
-  Percorso pedonale esistente
-  Pista ciclabile esistente
-  Percorso ciclopedonale esistente
-  Percorso pedonale in progetto
-  Percorso ciclopedonale in progetto



Capitolo 12

SCHEDE DI INTERVENTO

Il Piano, come visto precedentemente, opera in modo integrato su due livelli: uno generale e uno specifico.

Il Piano a livello generale è quello che è stato sviluppato fino a questo momento ed è descritto dal capitolo 7 al capitolo 11.

Il **Piano a livello specifico** è invece il piano oggetto di questo paragrafo ed è volto a definire delle misure di intervento finalizzate alla eliminazione di criticità puntualmente rilevate al Cap. 4, circostanziate e quantificate economicamente.

Per le misure del piano sviluppato a livello specifico sono state dedicate delle specifiche “**schede di intervento**” e relativa tavola dedicata alla localizzazione dei 4 interventi di dettaglio previsti. In particolare esse si sviluppano così come sotto elencate:

- Tav. 9 - Quadro sinottico per la localizzazione delle aree dei singoli interventi;
- Tav. 9.1 - Scheda di intervento n.1 - Via San Francesco d’Assisi (tra Via S. Ambrogio e Via Valgioie)
- Tav. 9.2 - Scheda di intervento n.2 - Anello a senso unico tra Via Calvettera - Via V. Emanuele II - Via Maria Ausiliatrice;
- Tav. 9.3 - Scheda di intervento n. 3 - Via Nurivalle (tra Via Coazze e Via Balme);
- Tav. 9.4 - Scheda di intervento n. 4 - Via Roma (tra Piazza Colombatti e Piazza San Lorenzo).

Ciascuna “**Scheda di Intervento**” è stata così organizzata:

- una planimetria di progetto in scala 1:500 dove viene rappresentato il progetto sia da un punto di vista infrastrutturale che normativo di segnaletica;
- la descrizione sintetica degli interventi previsti in progetto;
- una o più fotografie dello stato di fatto (ante operam)
- una o più sezioni di progetto in scala 1:50
- la legenda per la comprensione grafica degli elementi progettati



COMUNE DI GIAVENO

P.U.T. di dettaglio
del centro abitato

PROGETTO

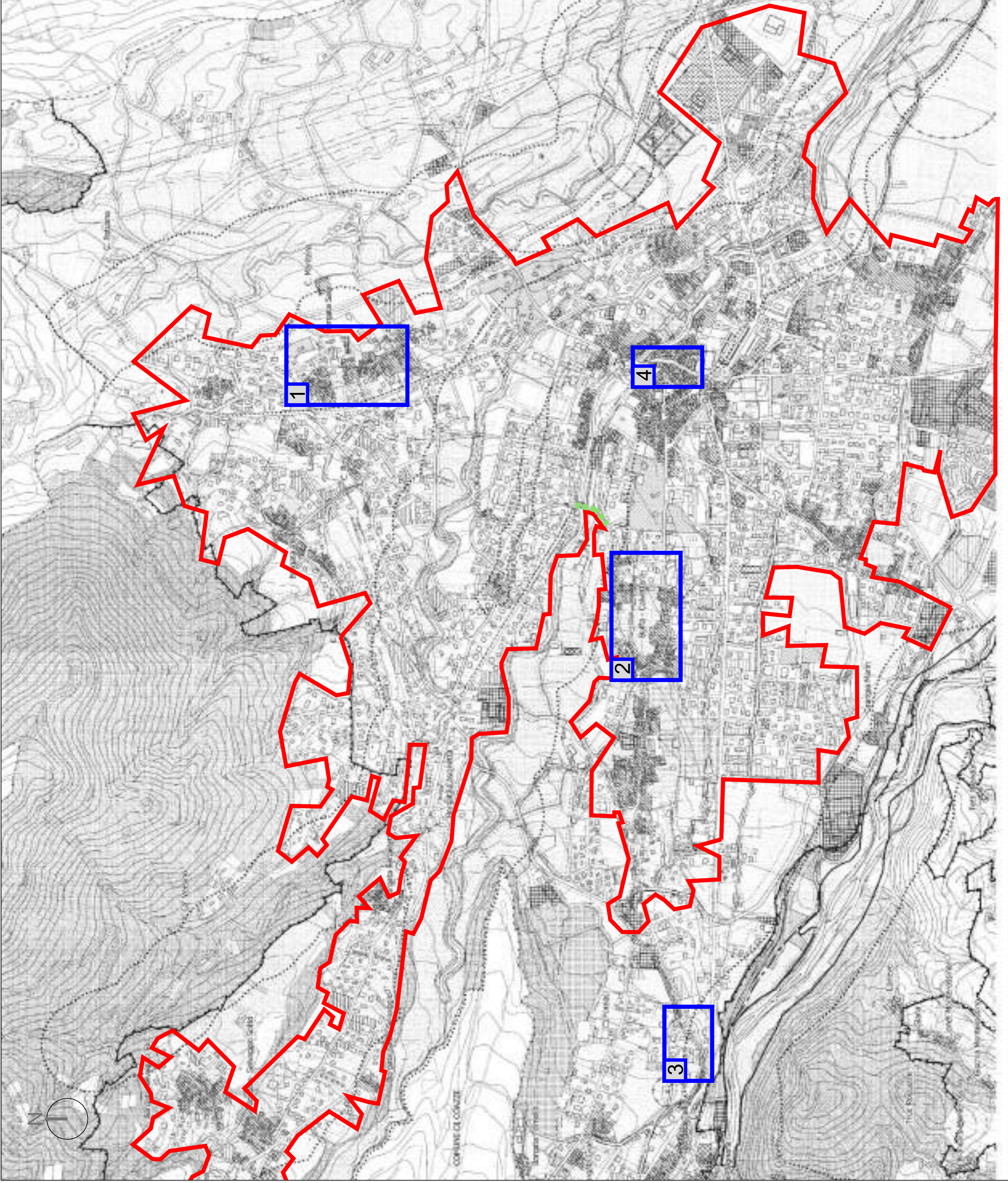
Localizzazione interventi

 samep mondo engineering srl <i>ingegneria del territorio e paesaggio</i>	TAVOLA N.	9	SCALA	-
	Ing. Piero Mondo		DATA PLOTTAGGIO	2022

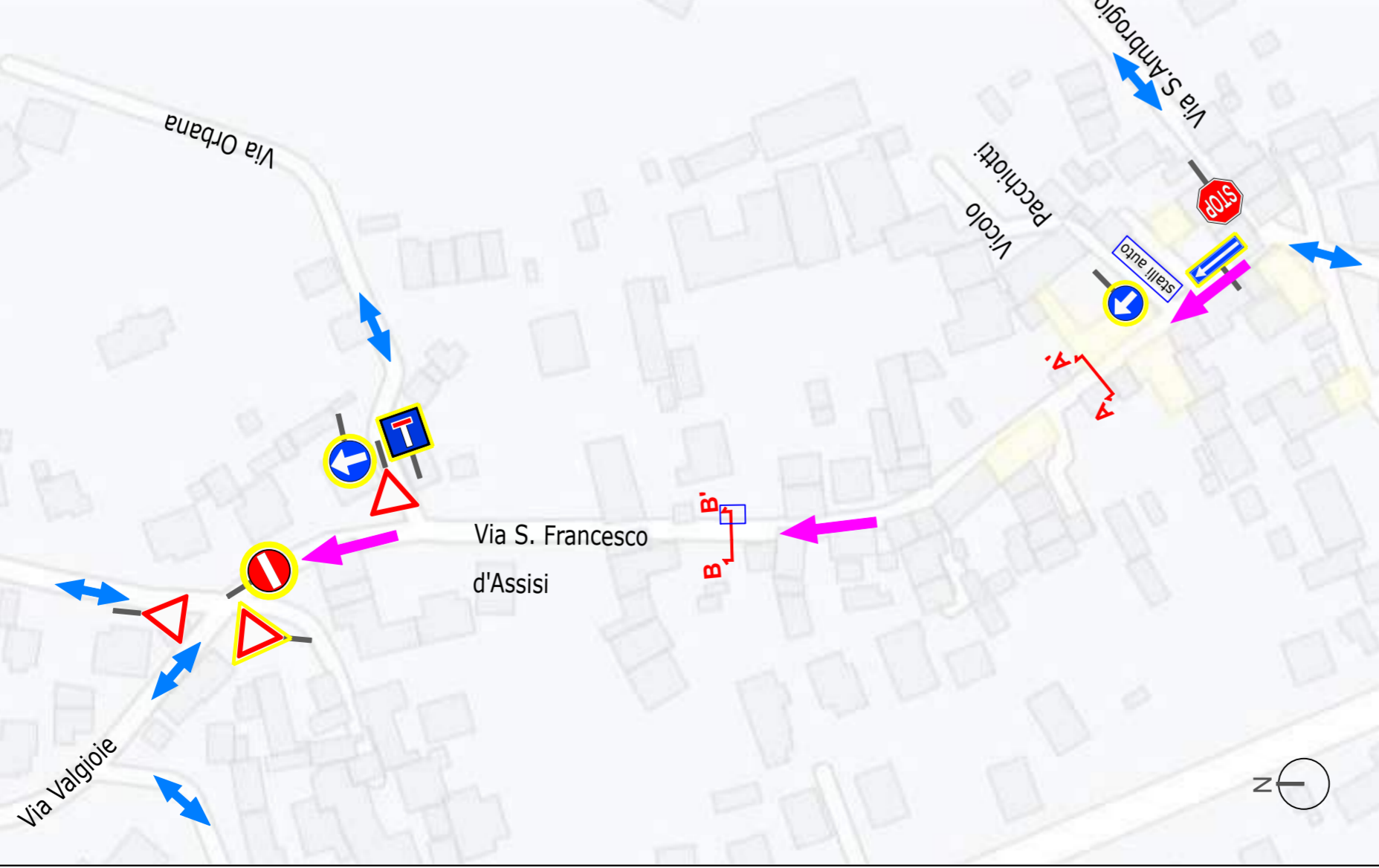
Ing. Piero Mondo
Ing. Ernesto Mondo

LEGENDA

- CONFINE CENTRO ABITATO
- NUOVA STRADA IN FASE DI REALIZZAZIONE
- AREA DI INTERVENTO



**SCHEDA 1 D'INTERVENTO: VIA SAN FRANCESCO D'ASSISI
MODIFICA SENSO DI CIRCOLAZIONE**



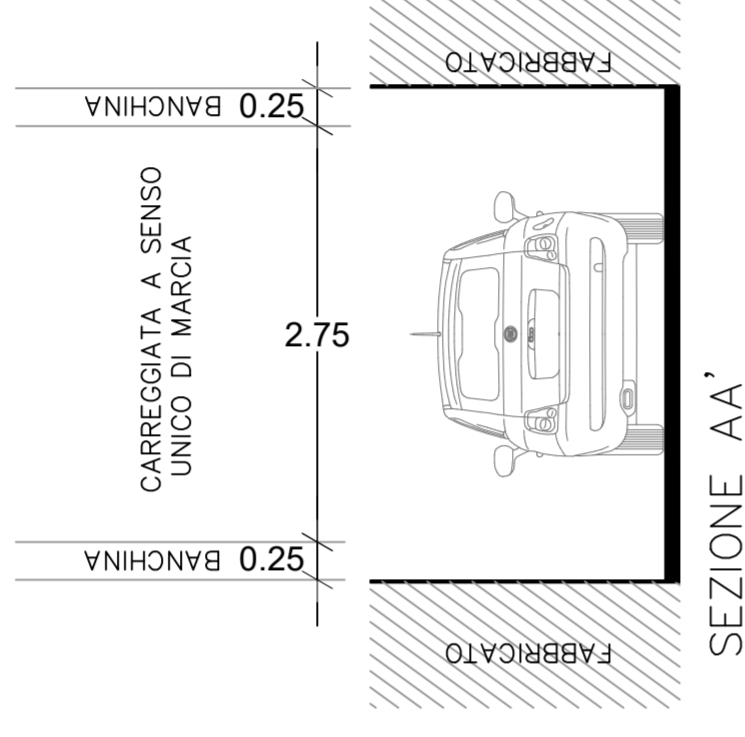
PLANIMETRIA IN PROGETTO

INTERVENTI PREVISTI:

- Modifica della circolazione stradale mediante senso unico di marcia in Via San Francesco tra Via Sant'Ambrogio e Via Valgioie
- Adeguamento segnaletica verticale

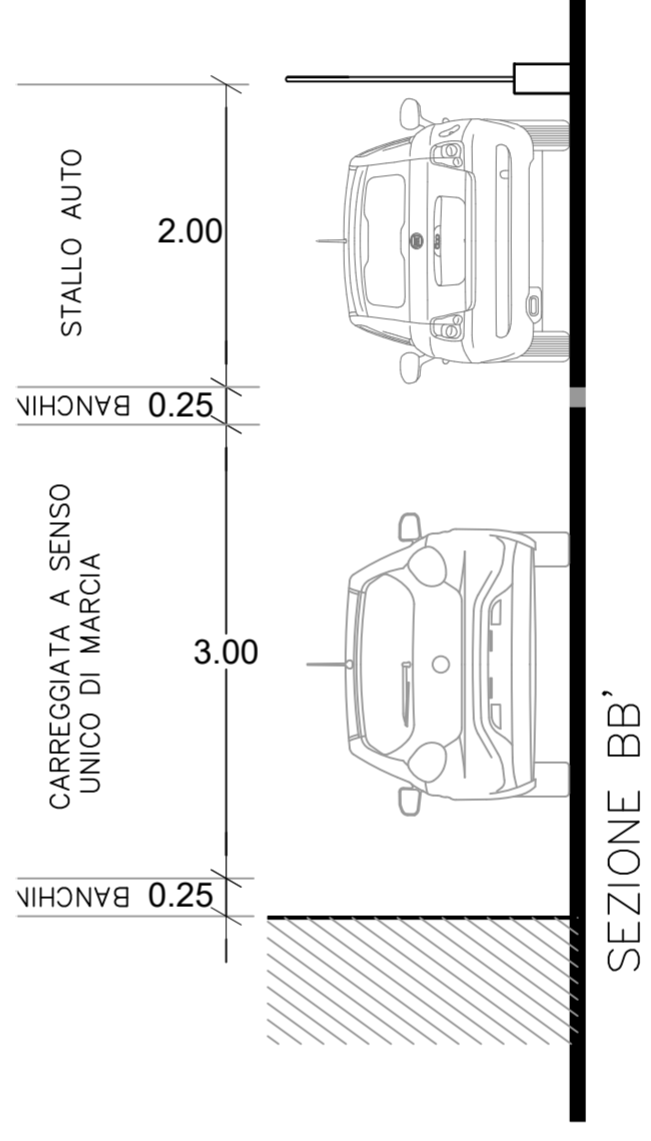
DESCRIZIONE SOMMARIA DELLE OPERE:

- SEGNALETICA STRADALE**
- segnaletica verticale (n.1 cartelli "senso unico laterale", n .1 cartello "senso unico laterale", n. 1 cartello "obbligo di svolta a destra", n.1 cartello "strada a vicolo cieco", n.1 cartello "senso vietato", n. 1 cartello "dare precedenza") comprensivi di sostegni - fornitura e posa
 - segnaletica orizzontale per delimitazione della nuova corsia veicolare



DESCRIZIONE INTERVENTO

SEZIONE AA' - SCALA 1:50



SEZIONE BB' - SCALA 1:50



IMMAGINI STATO DI FATTO



IMMAGINI STATO DI FATTO



IMMAGINE STATO DI FATTO



COMUNE DI GIAVENO

P.U.T.
del centro abitato
PROGETTO

Scheda n. 1 di intervento

TAVOLA N.	SCALA
9.1	varie
DATA PLOTTAGGIO	
2022	

Ing. Piero Mondo
Ing. Ernesto Mondo

LEGENDA

- Confine centro abitato
- Nuovo senso unico di percorrenza
- Senso unico di percorrenza esistente
- Doppio senso di percorrenza
- Segnaletica verticale in progetto
- Segnaletica verticale esistente
- Segnaletica verticale da rimuovere

**SCHEDA 2 D'INTERVENTO: VIA CALVETTERA-VIA V. EMANUELE II-VIA MARIA AUSILIATRICE
MODIFICA SENSO DI CIRCOLAZIONE CON CREAZIONE DI ANELLO A SENSO UNICO**



COMUNE DI GIAVENO

P.U.T.
del centro abitato
PROGETTO

Scheda n. 2 di intervento

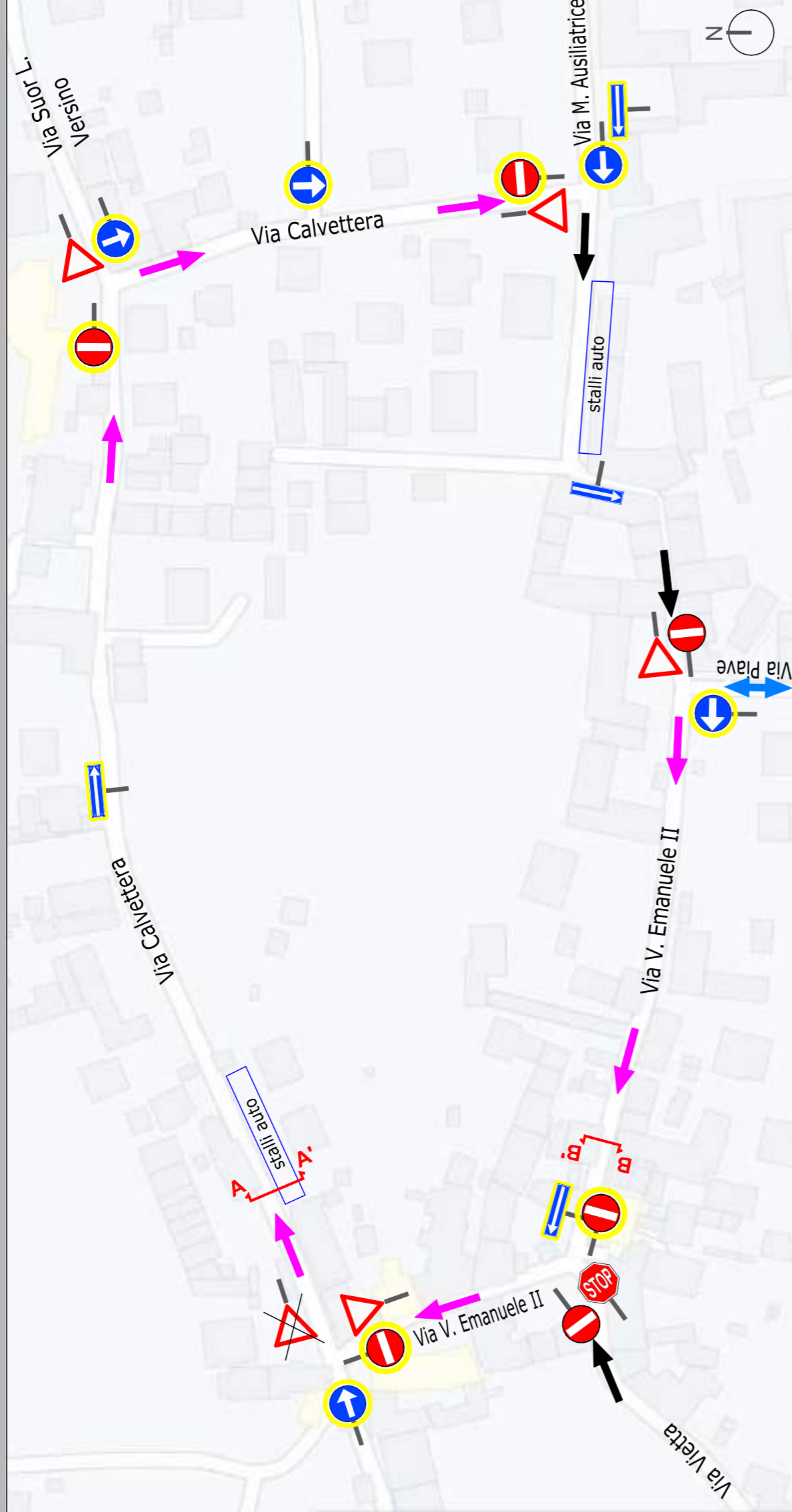
<p>samep mondo engineering srl Ingegneria dei sistemi di trasporto</p>	TAVOLA N.	SCALA
	9.2	varie
Ing. Piero Mondo Ing. Ernesto Mondo		DATA PLOTTAGGIO
		2022

INTERVENTI PREVISTI:

- Modifica della circolazione stradale mediante anello a senso orario unico di marcia in Via Calvettera (tra Via V. Emanuele II-Via Suor Versino-Via M. Ausiliatrice), Via V. Emanuele II (tra Via Piave-Via Vietta-Via Calvettera) e Via Maria Ausiliatrice (tra Via Calvettera e Via Piave)
- Adegumento segnaletica verticale

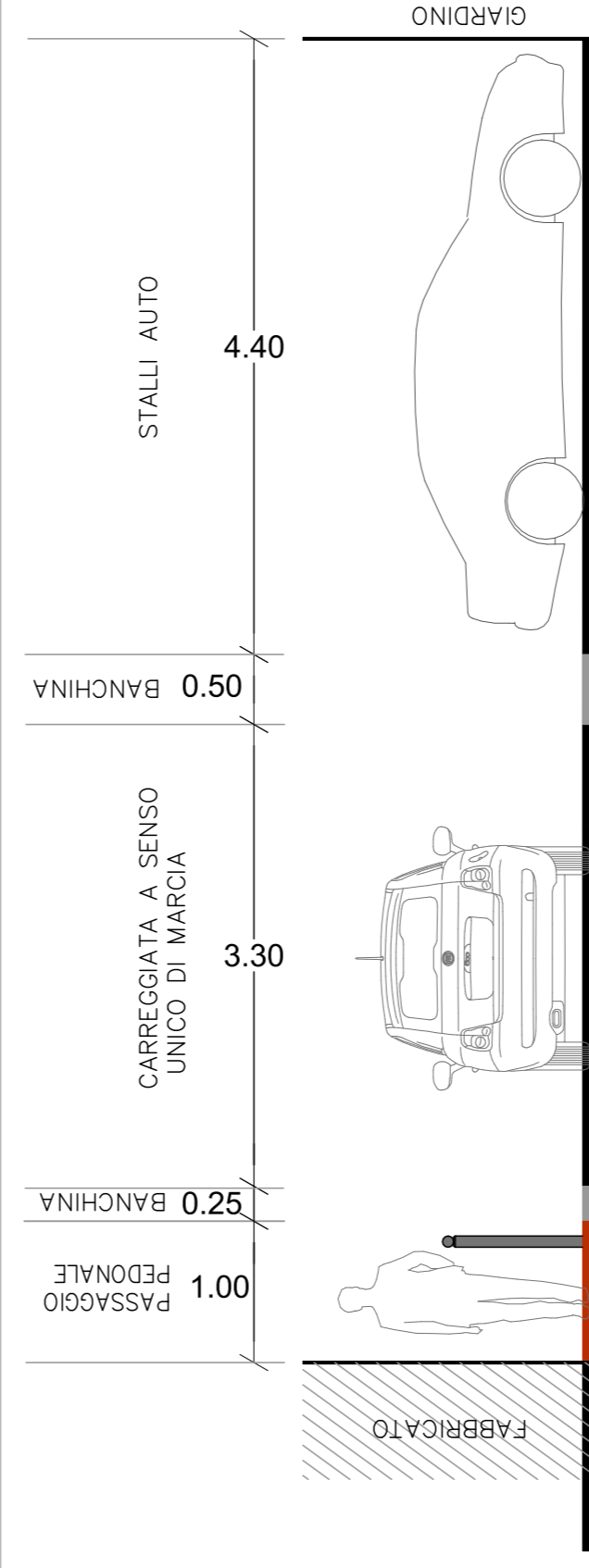
DESCRIZIONE SOMMARIA DELLE OPERE:

- segnaletica verticale (n.3 cartelli a" senso unico laterale", n. 2 cartelli a "senso unico frontale", n. 3 cartelli "obbligo di svolta a sinistra", n. 4 cartelli "senso vietato") comprensivi di sostegni-fornitura e posa
- rimozione cartello stradale dare precedenza
- segnaletica orizzontale per delimitazione della nuova corsia veicolare



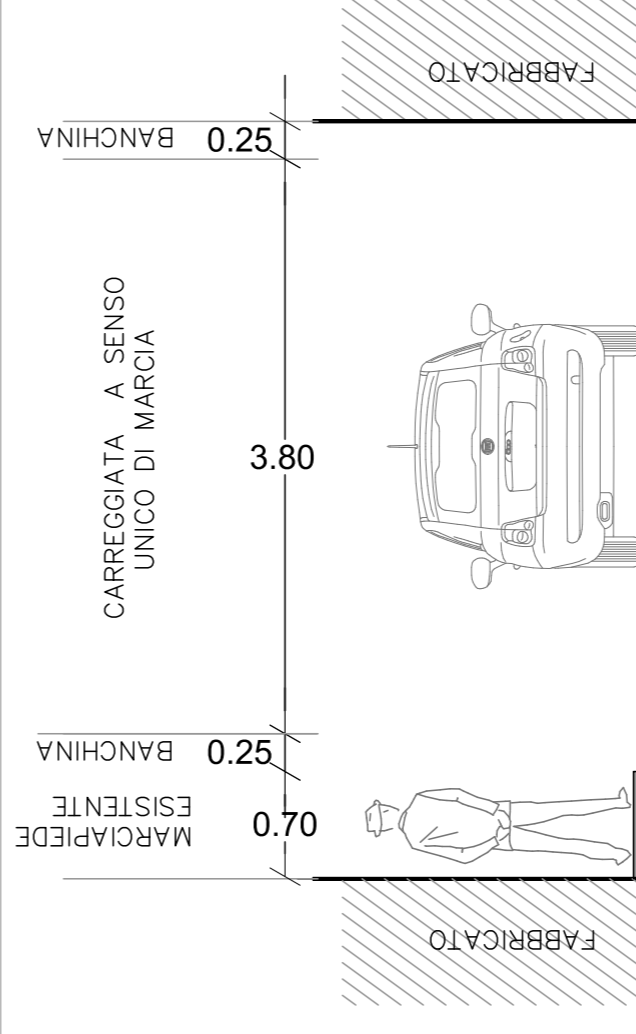
PLANIMETRIA IN PROGETTO

DESCRIZIONE INTERVENTO



SEZIONE AA'

SEZIONE AA' - SCALA 1:50



SEZIONE BB'

SEZIONE BB' - SCALA 1:50

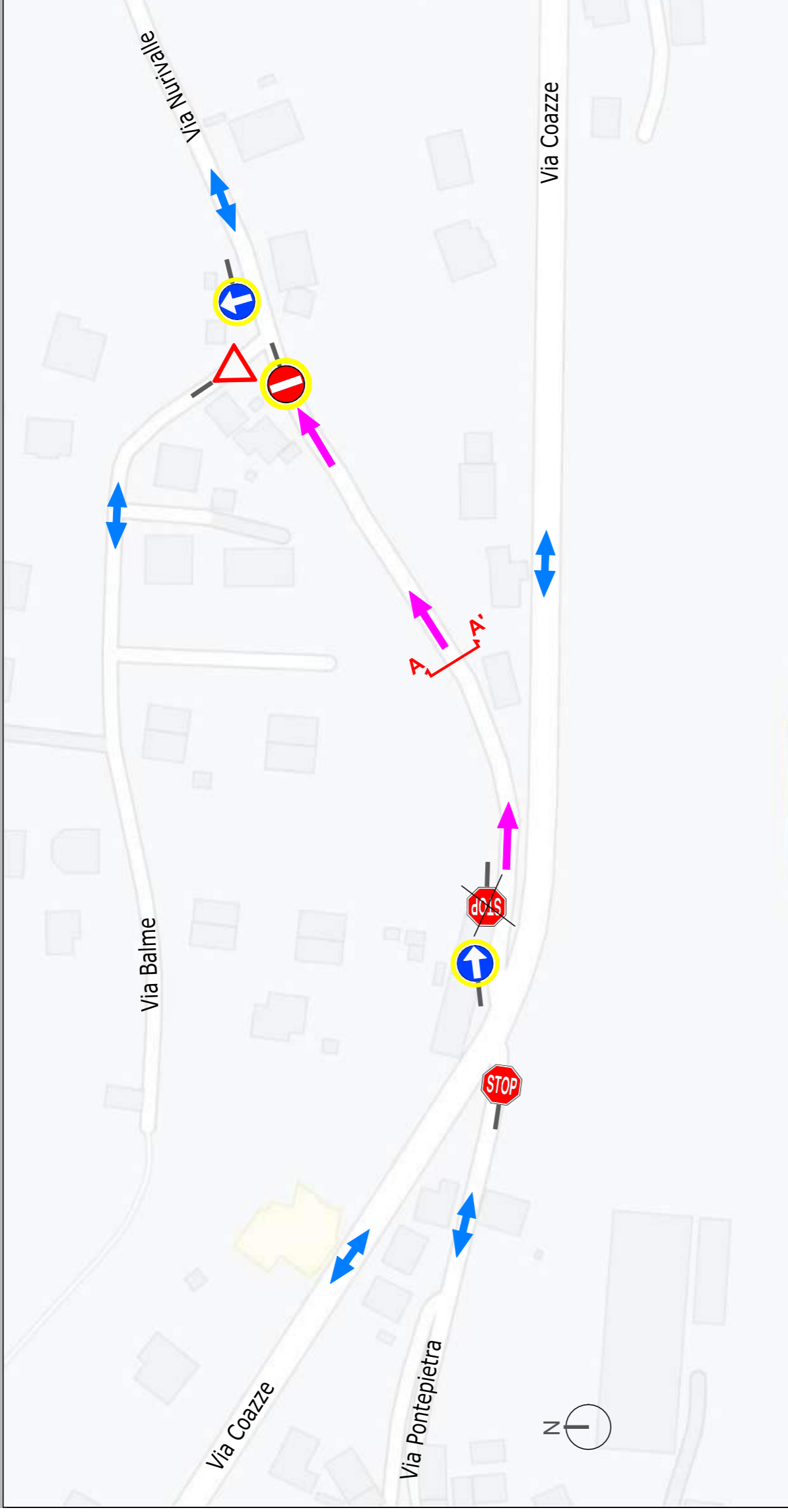


IMMAGINI STATO DI FATTO

LEGENDA

- Confine centro abitato
- Nuovo senso unico di percorrenza
- Senso unico di percorrenza esistente
- Doppio senso di percorrenza
- Segnaletica verticale in progetto
- Segnaletica verticale esistente
- Segnaletica verticale da rimuovere

**SCHEDA 3 D'INTERVENTO: VIA NURIVALLE
MODIFICA SENSO DI CIRCOLAZIONE**



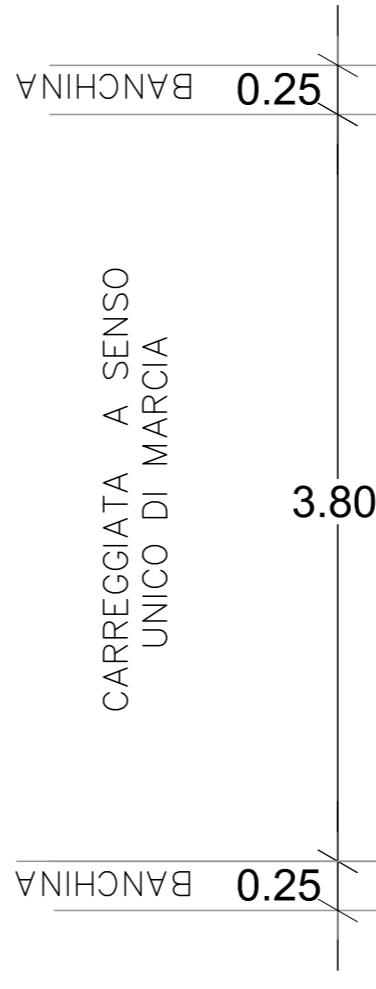
INTERVENTI PREVISTI:

- Modifica della circolazione stradale mediante senso orario unico di marcia in Via Nurivalle nella tratta tra Via Marchini e Via Coazze
- Adeguamento segnaletica verticale

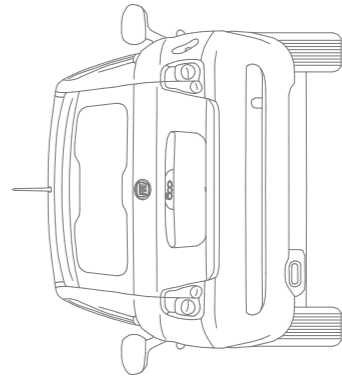
DESCRIZIONE SOMMARIA DELLE OPERE:

- segnaletica verticale (n. 1 cartello "direzione obbligatoria", n. 1 cartello "obbligo di svolta a destra", n. 1 cartello "senso vietato") comprensivi di sostegni - fornitura e posa
- rimozione cartello stradale stop
- segnaletica orizzontale per la delimitazione della nuova corsia veicolare

PLANIMETRIA IN PROGETTO



BOSCO



PRATO

SEZIONE AA'

SEZIONE AA' - SCALA 1:50

DESCRIZIONE INTERVENTO



IMMAGINI STATO DI FATTO



IMMAGINE STATO FUTURO



COMUNE DI GIAVENO

P.U.T.
del centro abitato
PROGETTO

Scheda n. 3 di intervento

TAVOLA N.	SCALA
9.3	varie
DATA PLOTTAGGIO	
2022	

Ing. Piero Mondo
Ing. Ernesto Mondo

LEGENDA

- Confine centro abitato
- Nuovo senso unico di percorrenza
- Senso unico di percorrenza esistente
- Doppio senso di percorrenza
- Segnaletica verticale in progetto
- Segnaletica verticale esistente
- Segnaletica verticale da rimuovere



COMUNE DI GIAVENO

P.U.T.
del centro abitato
PROGETTO

Scheda n. 4 di intervento
soluzione 1

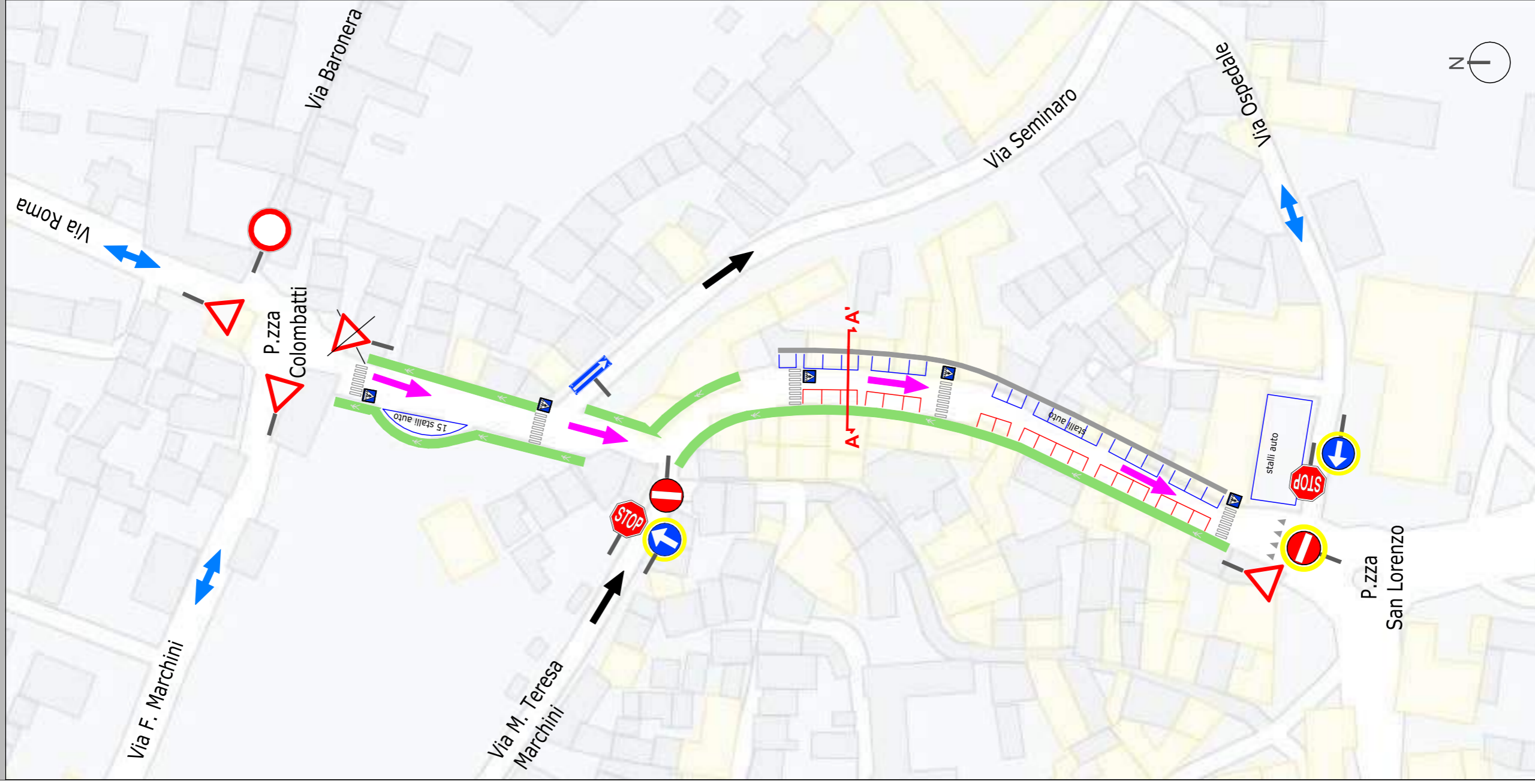
 samep mondo engineering srl Ingegneria dei sistemi di trasporto	TAVOLA N.	SCALA
	9.4.1	varie
Ing. Piero Mondo		DATA PLOTTAGGIO
Ing. Ernesto Mondo		2022

INTERVENTI PREVISTI:

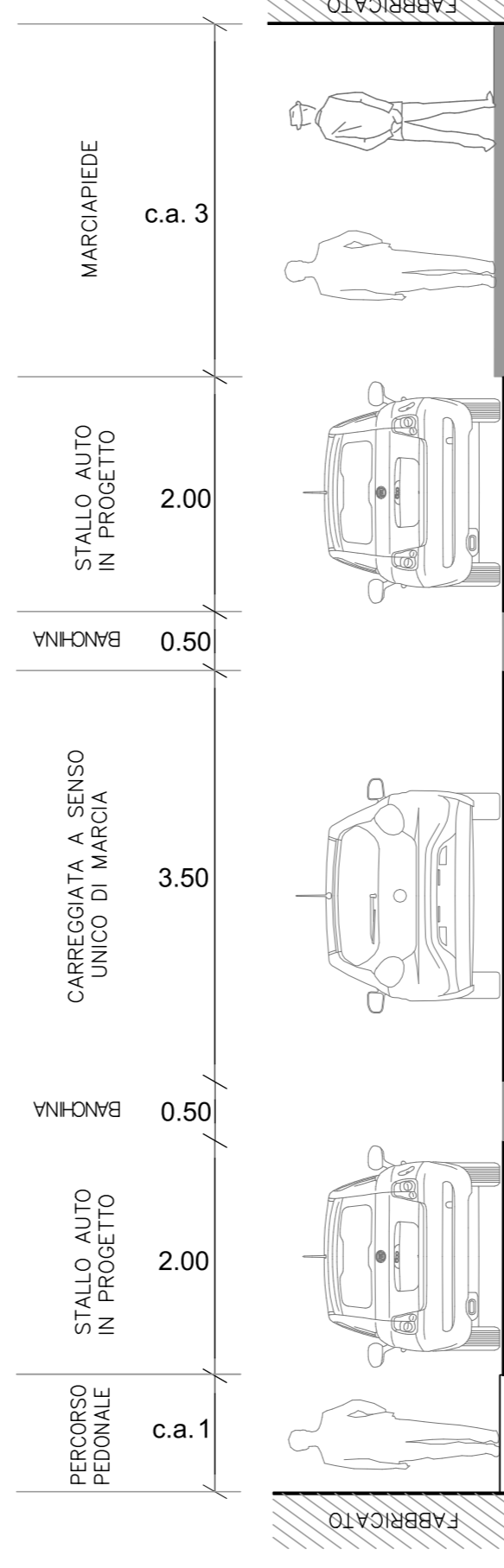
- Modifica della circolazione stradale mediante senso unico di marcia in Via Roma tra Piazza Colombatti e Piazza San Lorenzo con creazione di zona 30 km/h
- Creazione di nuova fila di posti auto in linea sul lato destro della carreggiata
- Adeguamento segnaletica verticale
- Adeguamento segnaletica orizzontale

DESCRIZIONE SOMMARIA DELLE OPERE:

- segnaletica verticale (n. 1 cartello "direzione obbligatoria", n. 1 cartello "obbligo di svolta a destra", n. 1 cartello "senso vietato") comprensivi di sostegni- fornitura e posa
- rimozione cartello stradale "dare precedenza"
- segnaletica orizzontale - triangolini "dare precedenza"
- segnaletica orizzontale per la delimitazione dei nuovi stalli auto e della nuova corsia veicolare



DESCRIZIONE INTERVENTO



SEZIONE AA'

SEZIONE AA' – SCALA 1:50



PLANIMETRIA IN PROGETTO

IMMAGINI STATO DI FATTO

LEGENDA

- Confine centro abitato
- Nuovo senso unico di percorrenza
- Senso unico di percorrenza esistente
- Doppio senso di percorrenza
- Segnaletica verticale in progetto
- Segnaletica verticale esistente
- Segnaletica verticale da rimuovere
- Nuovi posti auto in linea
- Marciapiede esistente



Scheda n. 4 di intervento
soluzione 2

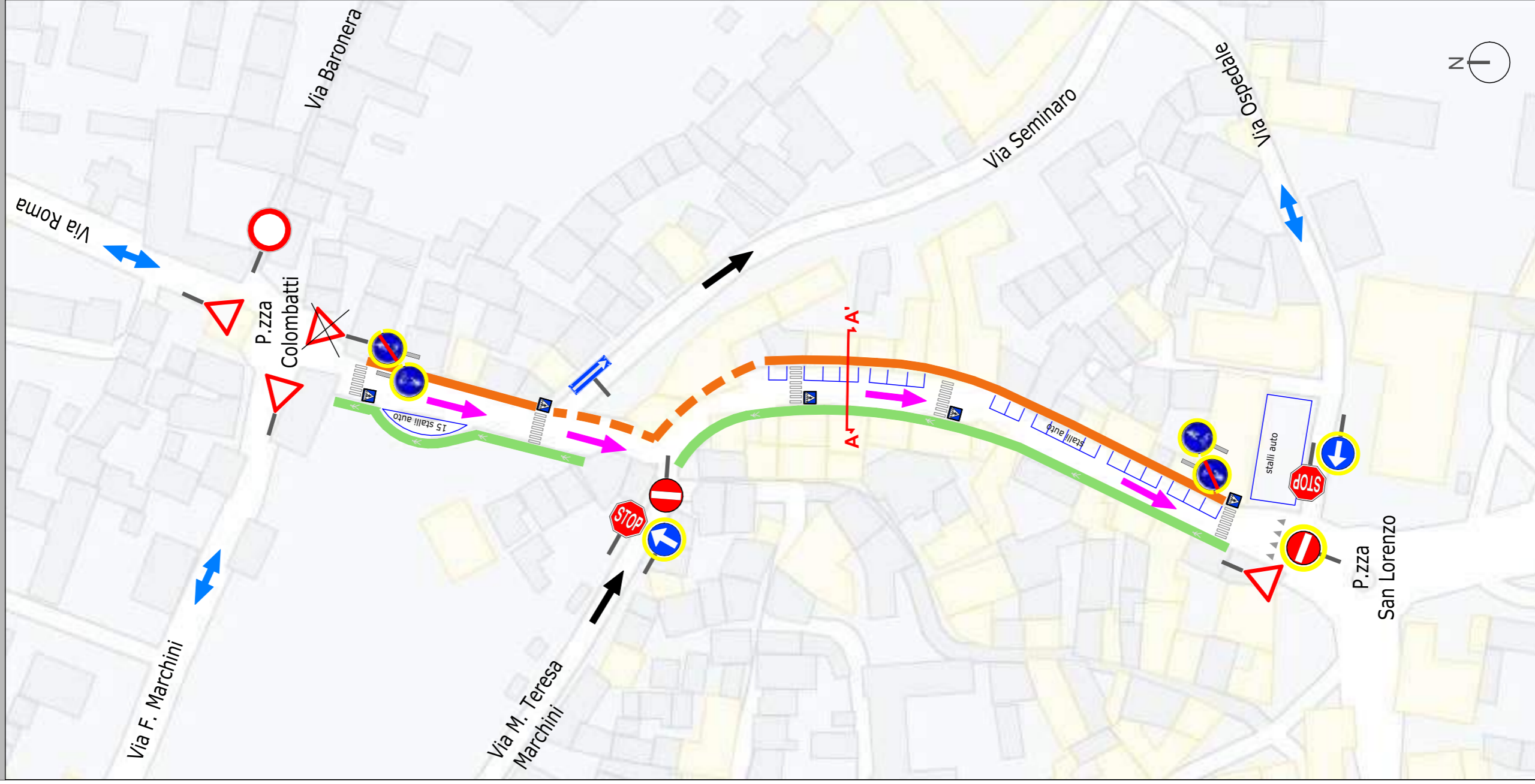
 samep mondo engineering srl Ingegneria dei sistemi di trasporto	TAVOLA N.	SCALA
	9.4.2	varie
Ing. Piero Mondo		DATA PLOTTAGGIO
Ing. Ernesto Mondo		2022

INTERVENTI PREVISTI:

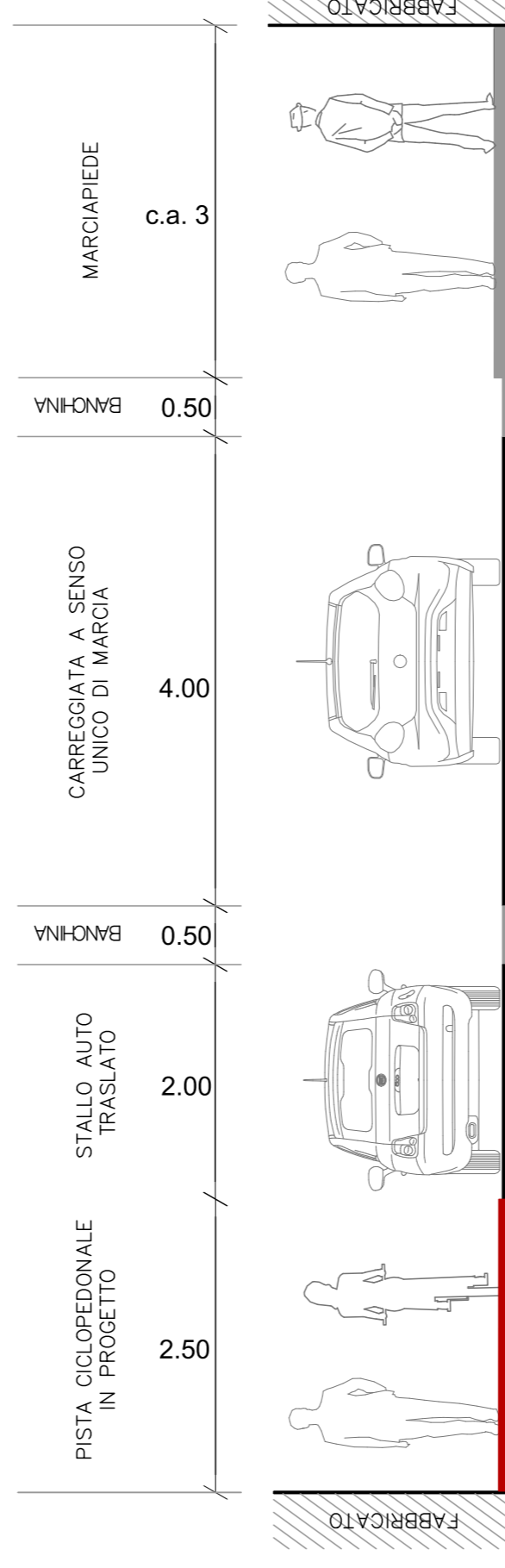
- Modifica della circolazione stradale mediante senso unico di marcia in Via Roma tra Piazza Colombatti e Piazza San Lorenzo con creazione di zona 30 km/h
- Realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale di 2.5 m sul lato sinistro della carreggiata
- Traslazione degli attuali posti auto in linea
- Adeguamento segnaletica verticale
- Adeguamento segnaletica orizzontale

DESCRIZIONE SOMMARIA DELLE OPERE:

- segnaletica verticale (n. 1 cartello "direzione obbligatoria", n. 1 cartello "obbligo di svolta a destra", n. 1 cartello "senso vietato", n.1, n.2 cartelli "inizio percorso ciclopedonale", n.2 cartelli "fine percorso ciclopedonale") comprensivi di sostegni- fornitura e posa
- rimozione cartello stradale "dare precedenza"
- segnaletica orizzontale - triangolini "dare precedenza"
- segnaletica orizzontale per la delimitazione dei nuovi stalli auto e della nuova corsia veicolare



DESCRIZIONE INTERVENTO



SEZIONE AA'

SEZIONE AA' – SCALA 1:50



PLANIMETRIA IN PROGETTO

IMMAGINI STATO DI FATTO

LEGENDA

- Confine centro abitato
- Nuovo senso unico di percorrenza
- Senso unico di percorrenza esistente
- Doppio senso di percorrenza
- Segnaletica verticale in progetto
- Segnaletica verticale esistente
- Segnaletica verticale da rimuovere
- Marciapiede esistente
- Nuovo percorso ciclopedonale
- Bike lane (largh. 1.5 m)