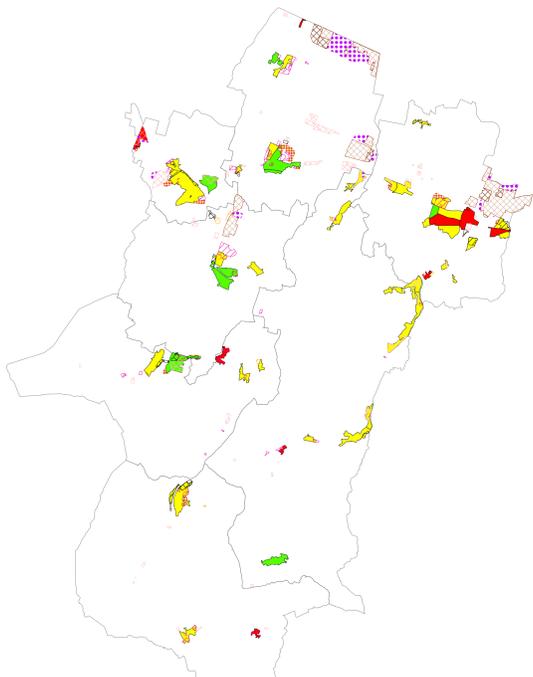


# SICUREZZA STRADALE

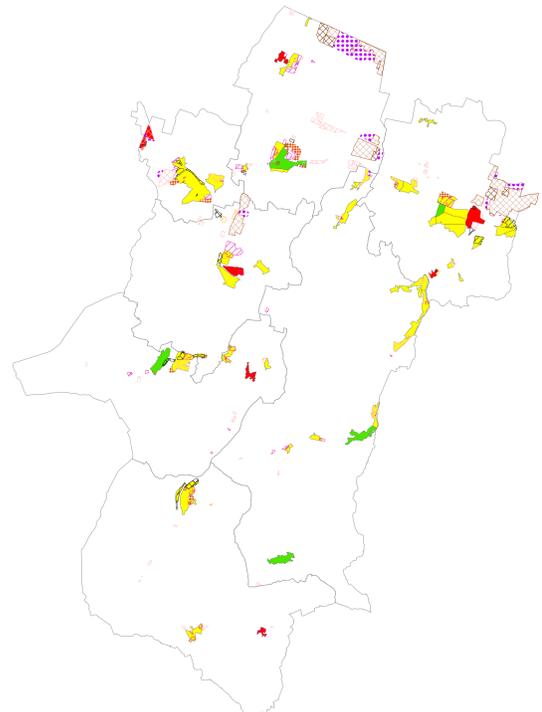
Separazione del traffico di attraversamento da quello di accesso alle abitazioni ed ai servizi di base



rete viaria autoveicolare di attraversamento è periferica rispetto agli insediamenti, lontana dalle zone residenziali e frequentate da pedoni e separata dalle strade interessate da traffico di accesso. Oppure, quando la strada di attraversamento è interna al tessuto urbano, risulta conformata come "strada a 30".  
 rete viaria autoveicolare di attraversamento è interessata anche da traffico di accesso al tessuto residenziale, di fatto costituisce l'addensamento lineare delle attività terziarie negli spazi pubblici. Detta rete presenta alcuni (almeno 4) dei seguenti interventi puntuali volti a migliorare la sicurezza:  
 marciapiedi su almeno un lato della strada, opportunamente raccordati alla sede stradale in corrispondenza degli attraversamenti;  
 attraversamenti pedonali posti a distanza compresa tra 50 e 100 ml;  
 attraversamenti pedonali di lunghezza < a 12 ml o nel caso di lunghezze maggiori dotati di "isola salvagente";  
 attraversamenti pedonali ben visibili per collocazione ed illuminazione;  
 attraversamenti pedonali "protetti" dotati di segnalazione, realizzati in materiale antistruscio;  
 presenza di sistemi di controllo della velocità (rallentatori ad effetto acustico-vibrotorio o fisici o attraversamenti rialzati) in prossimità degli attraversamenti pedonali;  
 presenza di impianti semaforici.  
 rete viaria autoveicolare di attraversamento è interessata anche da traffico di accesso al tessuto residenziale, di fatto costituisce l'addensamento lineare delle attività terziarie negli spazi pubblici ma non risulta dotata, o è insufficientemente dotata di accorgimenti per la protezione del pedone (risultano realizzati meno di 4 degli interventi sopra citati).



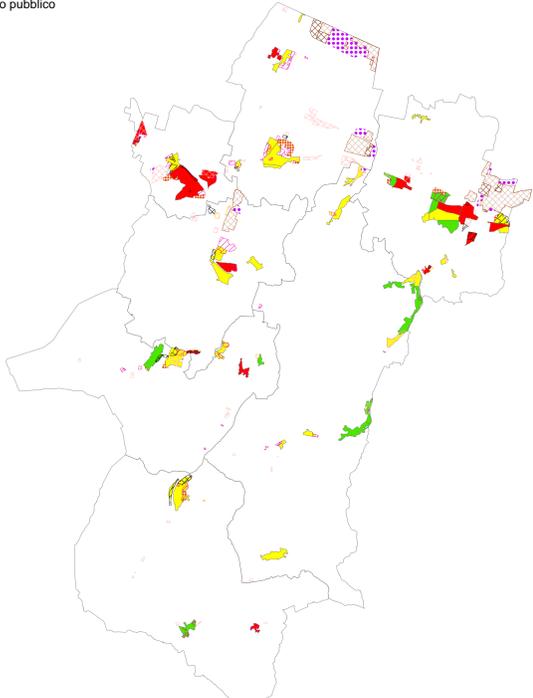
Forma delle strade, loro gerarchia e ubicazione rispondente a considerazioni sulla sicurezza dei percorsi con particolare riferimento a pedoni e ciclisti. Compatibilità della rete viaria con il trasporto pubblico, percorsi e zone ciclo-pedonali. Soluzioni differenziate per gli attraversamenti stradali



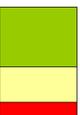
tema viario interno al tessuto urbano risulta dotato di marciapiedi, attraversamenti pedonali adeguatamente sicuri (opportunitamente raccordati alla sede stradale, posta ad una distanza compresa tra 50 e 100 ml, lunghezza > a 12 ml o nel caso di lunghezze maggiori dotati di "isola salvagente", ben visibili per collocazione ed illuminazione). Sono presenti piste ciclabili in sede propria aventi uno sviluppo > del 15% di quello stradale anche di collegamento esterno al tessuto urbano, è presente il trasporto pubblico.  
 tema viario interno al tessuto urbano risulta dotato per uno sviluppo inferiore al 50% di marciapiedi, gli attraversamenti pedonali sono adeguatamente sicuri, è presente una pista ciclabile esclusivamente di collegamento interno anche se con uno sviluppo inferiore al 15% dello viario.  
 rete viaria interna al tessuto urbano non presenta alcuna delle caratteristiche sopra indicate.



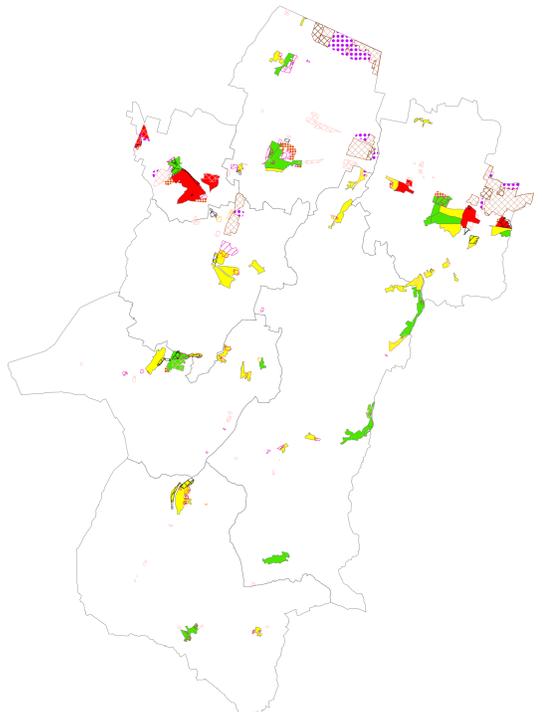
Dislocazione degli elementi attrattori di interesse in maniera armonica con il tessuto residenziale e l'organizzazione dei percorsi pedonali, ciclabili e di trasporto pubblico



esistenza di una rete continua (senza interruzioni) di percorsi pedonali e ciclabili che intersecano aree verdi e servizi essenziali ed altri spazi di relazione. Detta connessione è una soddisfatta nel caso in cui la rete suddetta serva, all'interno del raggio di accessibilità ottimale di ogni servizio, almeno un'area verde (giardino pubblico e cortile inteso e spazio che consenta il gioco dei bambini e l'incontro delle persone adulte e anziane all'interno del casaginato), un negozio di vicinato di tipo alimentare, uno sportello postale e bancario, una farmacia, un'edicola, un circolo/bar ed un servizio socio-assistenziale ed educativo. Per i centri minori deve risultare connessi almeno un negozio di tipo alimentare, un circolo/bar, una buchetta per le lettere ed una rivendita di giornali, una fermata per il servizio pubblico.  
 assenza di una rete discontinua di percorsi pedonali e ciclabili che intersecano aree verdi e servizi essenziali ed altri spazi di relazione. In tal caso nel raggio di accessibilità dei servizi sono presenti percorsi pedonali e ciclabili ma non coprono l'intera connessione di cui al punto precedente.  
 assenza di percorsi pedonali e ciclabili di connessione tra aree verdi e servizi essenziali ed altri spazi di relazione.



Disponibilità di parcheggi in zone strategiche in modo da drenare e filtrare il più possibile il traffico in auto



all'interno del raggio di accessibilità ottimale dei servizi e delle eventuali attività terziarie medio-grandi sono presenti parcheggi fuori dalla sede stradale ad esse connessi da una rete continua almeno di percorsi pedonali.  
 all'interno del raggio di accessibilità ottimale dei servizi e delle eventuali attività terziarie medio-grandi sono presenti parcheggi fuori dalla sede stradale ma non è sempre presente una rete continua almeno di percorsi pedonali che ad esse li connetta.  
 i parcheggi sono esclusivamente distribuiti lungo le strade con la funzione di soddisfare la domanda diffusa connessa alla attività terziarie di piccola dimensione ed alle attività.



## Legenda

### Assetto territoriale

#### Color

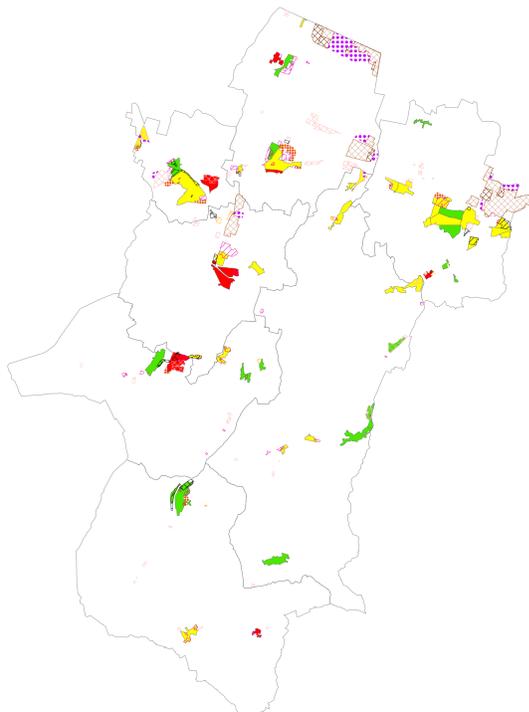
- 104 - Riqualficazione
- 105 - Riqualficazione produttivo
- 57 - Ambiti di nuovo insediamento in corso di attuazione
- 77 - Ambiti di nuovo insediamento non attuati
- 111 - Trasferimento dei diritti edificatori
- 86 - Produttivo sovracomunale
- 176 - Produttivo sovracomunale in corso di attuazione
- 187 - Produttivo sovracomunale non attuato
- 23 - Produttivo comunale
- 162 - Produttivo comunale in corso di attuazione
- 185 - Produttivo comunale non attuato
- 191 - produttivo minore

### areali di Nuovo insediamento

#### Color

- 74
- 87 - produttivo sovracomunale di progetto
- 75 - produttivo comunale

Adeguatezza del servizio di trasporto pubblico (corse sufficientemente numerose e frequenti, distribuzione delle fermate ravvicinata, tempi di spostamento rapidi)



tessuto urbano è servito dal trasporto pubblico con frequenza delle corse non superiore all'ora, fermate poste ad una distanza inferiore a 300 ml, in prossimità di alcune delle quali sono collocate aree a parcheggio.  
 le fermate del servizio di trasporto pubblico sono collocate esclusivamente sulla viabilità di attraversamento.  
 è presente il trasporto pubblico

