

SOCIETA' SMS ZINOLA (SAVONA)

venerdì 01 ottobre 2010

**ZINOLA
TRAFFICO-INQUINAMENTO-SICUREZZA
SI PUO' MIGLIORARE LA VITA DEL NOSTRO QUARTIERE?**

ZONE 30: LA CITTA' PER L'UOMO, UN MIRAGGIO?

RELATORE:

Arch. Odetto Danilo

**Esperto in moderazione del traffico
c/o Studio Urbafor – c.so G.Ferraris 155
10134 – Torino**

Tel/fax 011-3190931 Cell 349-8393449

Gli obiettivi della moderazione del traffico

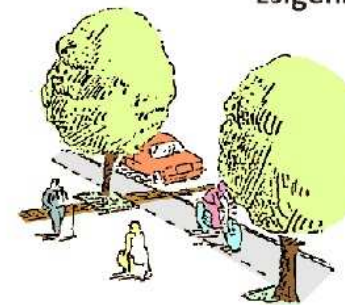
- Proteggere e promuovere il movimento ciclo-pedonale
- Diminuire le velocità istantanee e gli incidenti
- Rendere accoglienti gli spazi pubblici
- Diminuire l'inquinamento

Le misure della moderazione del traffico

- Rotonde, minirotonde
- Incroci rialzati
- Zone di accumulo
- "Porte d'ingresso"
- Zone 30
- Marciapiedi di nuovo tipo
- Piste ciclabili



Esigenze del traffico

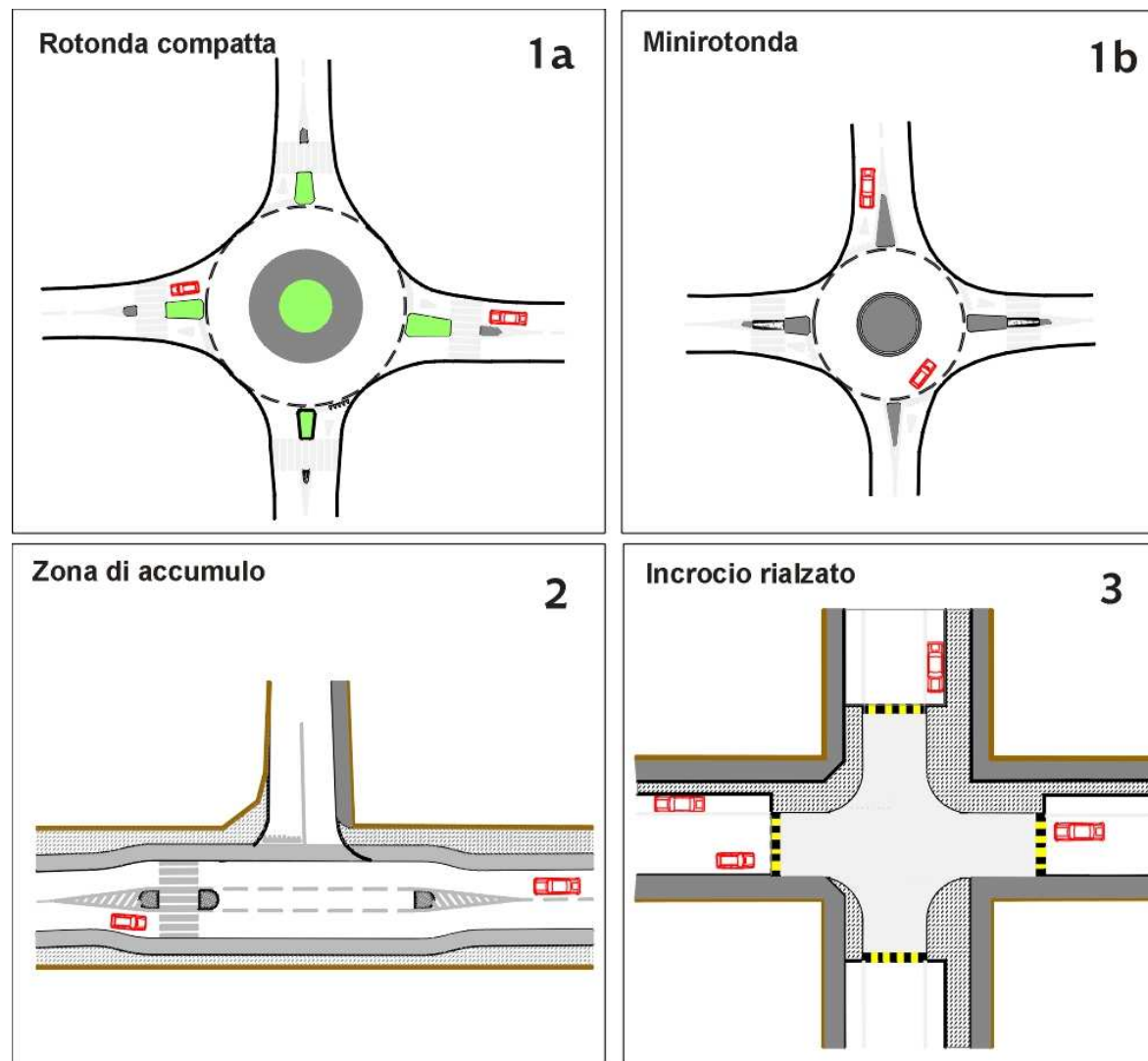


Qualità del quadro di vita

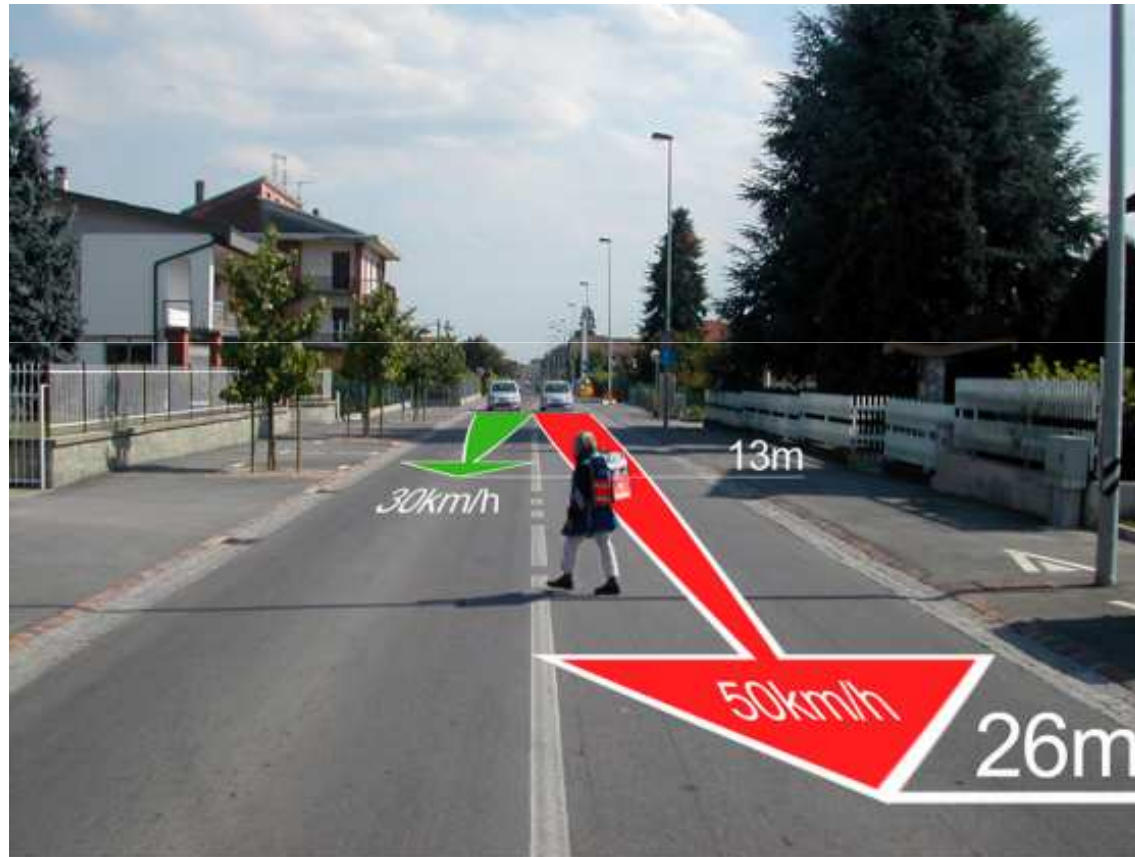


Sicurezza

Le principali misure puntuali della moderazione del traffico



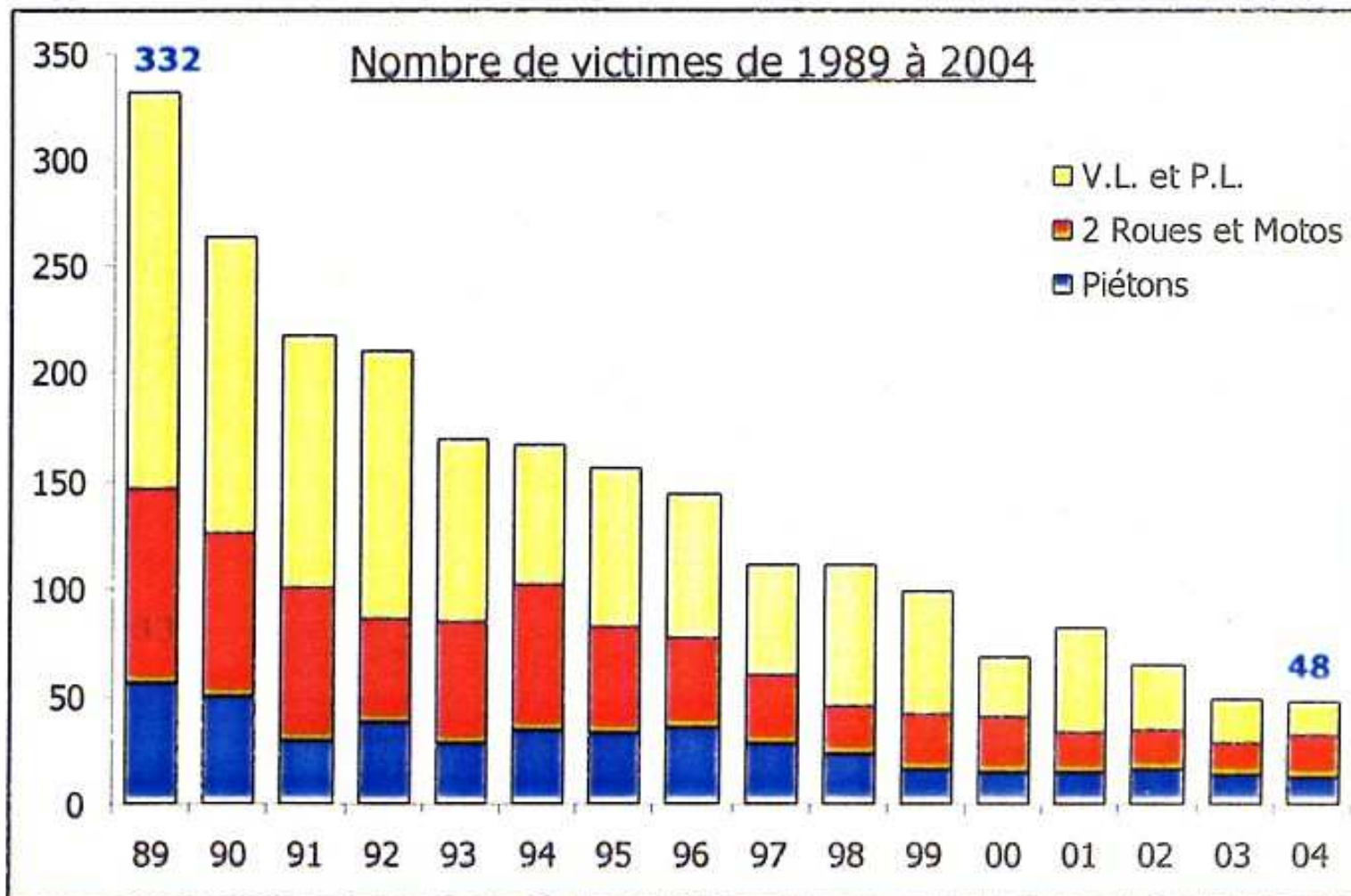
Spazi di frenata: confronto su strada



Teoria e pratica

Spazi di frenata a 30km/h e 50km/h

Effetti sulla sicurezza stradale: l'esempio di Chambéry



Zone 30 per i quartieri periferici



OBIETTIVI DELLE Zone 30:

- **diminuire la velocità dei veicoli**
- **mettere in sicurezza gli incroci**
- **coesistenza pacifica tra veicoli e pedoni**
- **eliminare o ridurre le barriere architettoniche**
- **abbellire la città**

ZONE 30

Zone 30 a Savigliano: esempio di interventi in realizzazione



Tratto passante su incrocio



Porta d'accesso temporanea



Porta d'accesso definitiva

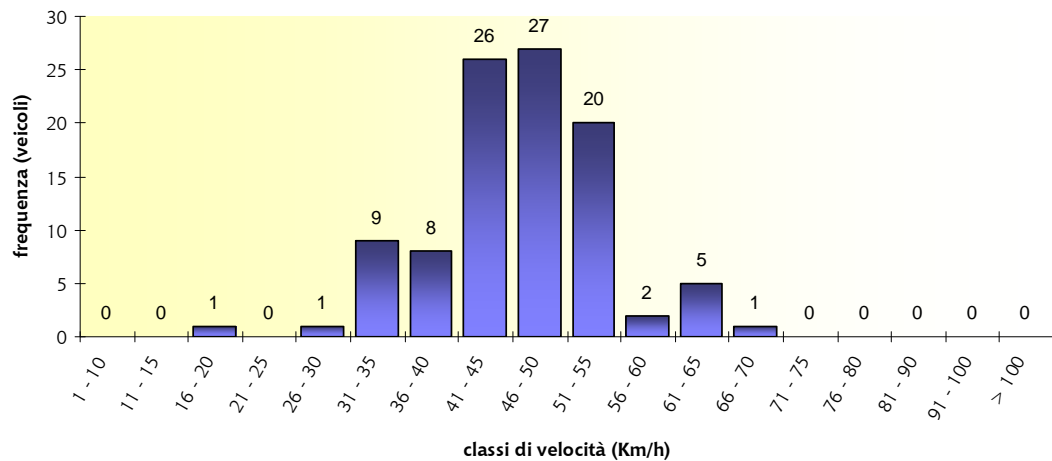


Collegamento marciapiedi

ZONE 30

Gli effetti sulla velocità: via Vaiarini a Piacenza

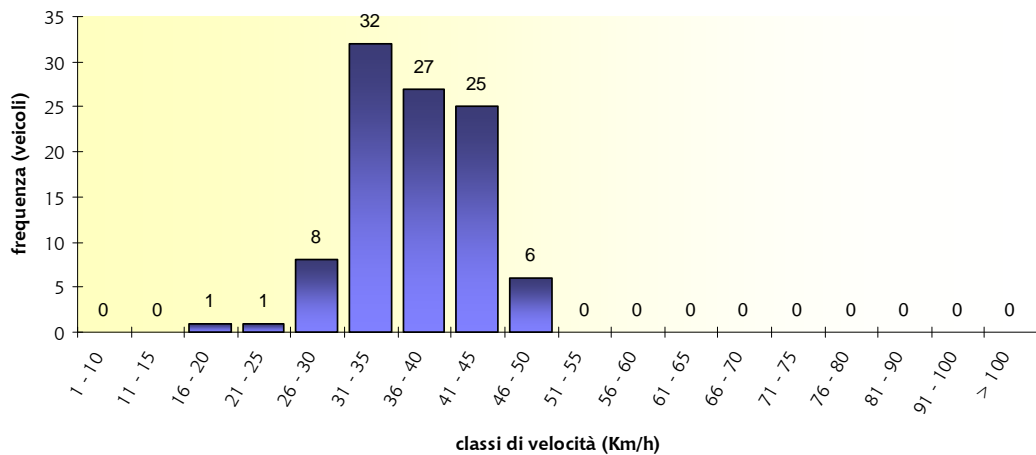
Distribuzione delle velocità istantanee



Prima

Velocità media 46 km/h

Distribuzione delle velocità istantanee



Dopo

Velocità media 37 km/h



Soluzioni innovative per le strade di quartiere



Delimitazione carreggiata con canalette



Tratti estesi con priorità ai pedoni



Marciapiedi sormontabili per la sosta

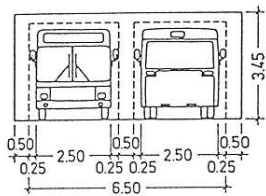


Segnalazione a raso delle traverse

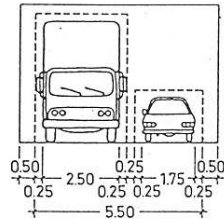
Carreggiata ristretta = meno velocità, più marciapiedi

ALBISOLA - viale Mazzini

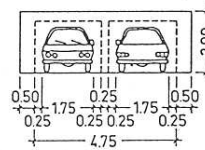
Spazio necessario per i diversi casi prevalenti di incrocio (a velocità 50 km/h)



bus/bus

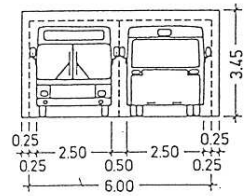


camion/auto

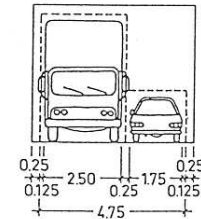


auto/auto

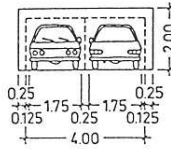
Spazio necessario per i diversi casi prevalenti di incrocio (a velocità <40 km/h)



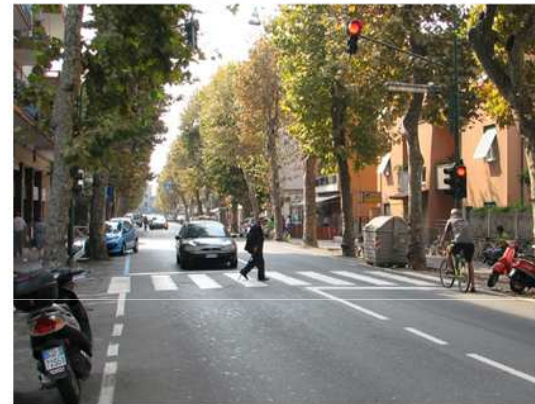
bus/bus



camion/auto



auto/auto

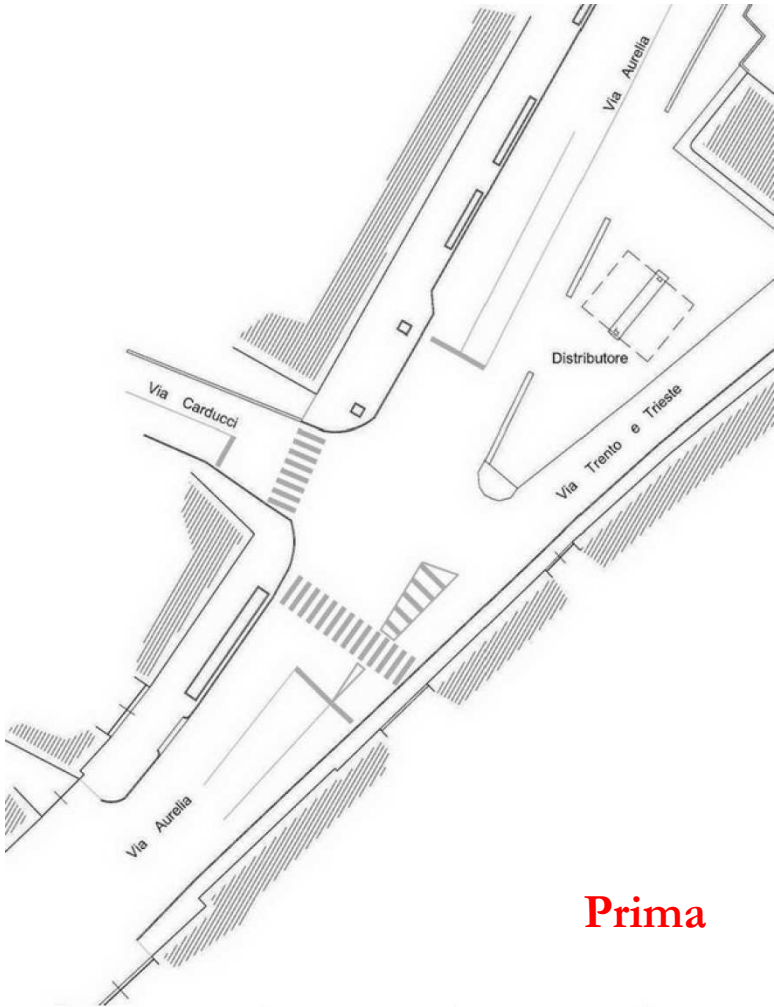


Situazione attuale
(carreggiata utile: larghezza = 8,00 m ca)

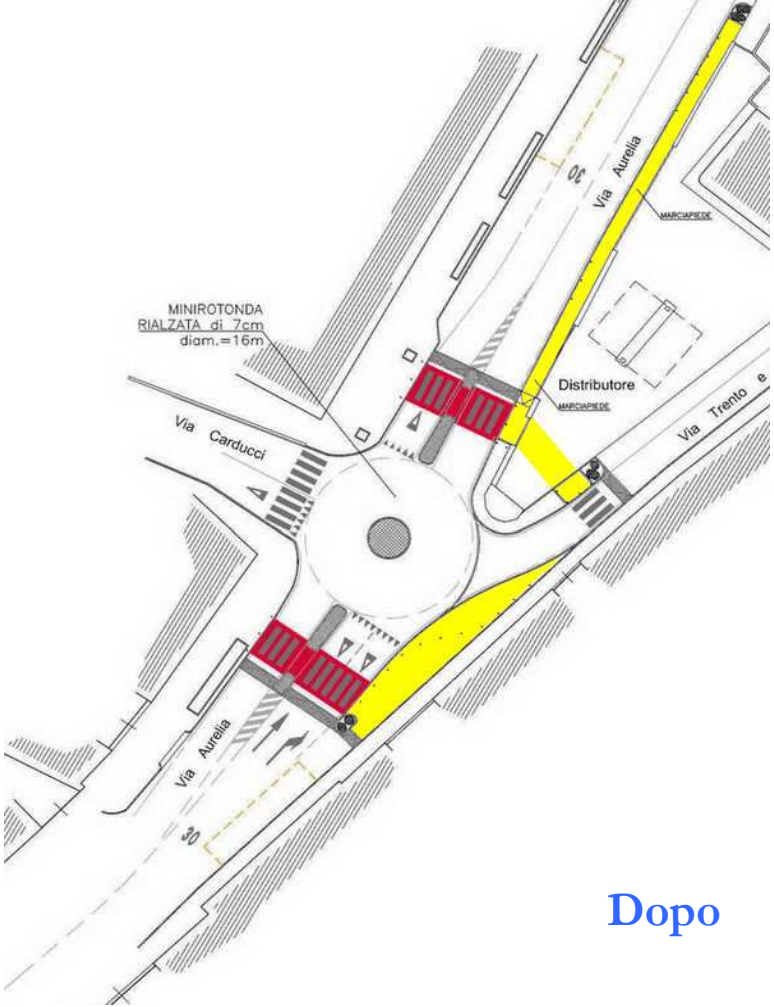


Proposta avanzamento marciapiedi
(carreggiata utile: larghezza = 6,00 m)

LOANO: Minirotonda Aurelia / via Carducci / via Trento Trieste



Prima



Dopo



LOANO: Minirotonda Aurelia / via Carducci / via Trento Trieste



ADESSO



ADESSO



CHAMBERY: Strada di attraversamento in tratto urbano



ZINOLA: un quartiere potenzialmente migliorabile



ZINOLA: un quartiere potenzialmente migliorabile

