

LEGENDA

- perimetrazione centro abitato
opere previste di messa in sicurezza dell'intersezione tra la S.P. 77 "Piangano-Riva di Solo" e la S.P. 42 "Del Tonale e della Mendola"
percorsi ciclopedonali esistenti
marciapiedi esistenti
rete sentieristica / strade agro pastorali esistenti e loro collegamenti
aree di sosta attrezzate esistenti
attraversamenti stradali esistenti
percorsi Vta
posizioni Carpooling
scalinat

a - CRITICITA':

- Interruzione percorsi pedonali
Interruzione percorsi ciclopedonali
attraversamenti a raso con arresti stradali ad elevato transito veicolare
presenza di barriere architettoniche
percorsi che nascondono di interventi di "sistemazione ambientale" per contrastare fenomeni di erosione/degrado del fondo
situazioni puntuali di basso livello di messa in sicurezza per transito pedoni e/o biciclette
accesso precluso dalla proprietà privata

b - IPOTESI PROGETTUALI:

- modificazione viabilità esistente - ISTITUZIONE SENSO UNICO
PERCORSO PEDONALE (marciapiedi)
collegamento paesella zona unità con via S. Felice
messa in sicurezza via Tironega
messa in sicurezza via Paglia
percorsi per punti panoramici sul lago
collegamento percorso pedonale con via Donzetti
eventuali percorsi lungelago a contenuto impatto ambientale

AREE SOSTA ATTREZZATA

- PISTA CICLOPEDONALE su sede propria
collegamento S. Felice al Lago con Endine (Chiesa di S. Remigio)
collegamento del percorso ciclopedonale in località Cerri con via S. Rimpio in Endine
collegamento tra via Gaiuno e Lago di Gaiuno (completamento del percorso esistente)
collegamento Pianigano con zona industriale

DIVIETO TRANSITO MOTORVEICOLI

note progettuali generali:

al fine di migliorare e incrementare la fruizione del territorio da chi si muove a piedi o in bicicletta è necessario predisporre idonea segnaletica direzionale e orizzontale e della cartografia idonea segnaletica direzionale e orizzontale con percorsi alternativi, elementi di interesse storico-culturale-ambientale che si possono incontrare, ecc.) da collocare sulla rete di primo livello.
per la rete sentieristica pedemontana e montana che ricade su proprietà privata l'istituzione di una servitù di passaggio pubblico pedonale garantirebbe la conservazione e fruizione di quei percorsi legati alla storia del territorio comunale e caratterizzati da un elevato valore paesaggistico-ambientale;

PERCORSI PEDONALI CARATTERISTICHE ED ELEMENTI TECNICI ESSENZIALI

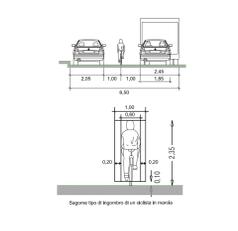
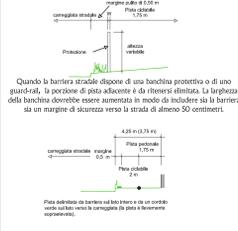
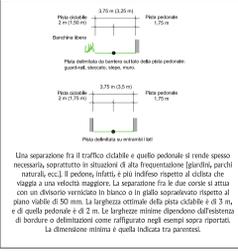
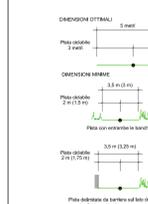
1 - CARATTERI GENERALI

- 1.1 - garantire collegamenti con i principali punti attrattori (enti pubblici - municipio, poste - scuole, attività commerciali, fermate mezzi pubblici, ecc.) mediante l'individuazione di percorsi protetti che assicurino condizioni di fruibilità sicura da parte degli utenti;
1.2 - garantire la massima continuità compatibilmente con la rete viaria esistente ed in collegamento di intersezioni stradali e passaggi privati assicurare la massima fruibilità attraverso un prolungamento "sicuro" del marciapiede mediante idonea segnaletica orizzontale e verticale, piazzolone sovrappavato ed eventuali semafori pedonali;
1.3 - i progetti di nuovi marciapiedi devono prendere spunto da anteedenti delle sedi stradali esistenti mitiga a valutare l'utilità di riavere di spazio laterale dove si sezione o recuperano spazio laterale con una riduzione della carreggiata che contribuisce a ridurre una riduzione della velocità del veicolo;
1.4 - preferire un ampio marciapiede su un lato piuttosto che due marciapiedi di dimensioni ridotte su due lati;
1.5 - garantire il rispetto della normativa delle barriere architettoniche (eliminazione saliti di quota, gradini, garantire larghezza minima per il transito della sedia a rotelle, ecc.);
1.6 - per gli attraversamenti delle reti stradali a grande flusso ove lo spazio lo consente preferire la realizzazione di sottopassaggi;

2 - ELEMENTI TECNICI

- 2.1 - regolarità delle superfici pedonali;
2.2 - larghezza non inferiore a 1,50 metri;
2.3 - altezza consentita per l'installazione di saliti di quota e realizzazione di idonee rampe di raccordo;
2.4 - sede separata rispetto alla carreggiata destinata al transito dei veicoli ed è preferibile mantenere lo stesso piano calpestabile in corrispondenza delle intersezioni con passi carrai e strade laterali, almeno quelle secondarie (a differenza delle principali);
2.5 - opportune misure di delimitazione/protezione dei marciapiedi lungo le strade ad alta percorribilità veicolare (strada stradale e strade provinciali);
2.6 - aprire idonea segnaletica orizzontale, per dare massima riconoscibilità al percorso, e verticale (attraversamenti e sottopassaggi);
2.7 - in corrispondenza degli attraversamenti prevedere idonea illuminazione e, quando non è possibile la realizzazione di sottopassaggi e la sezione della carreggiata lo consente, prevedere borse salva pedoni sulle strade a maggior flusso veicolare in modo da consentire l'attraversamento in due tempi;

Seguono per piste separate pedonali/ciclabili



PISTE CICLABILI CARATTERISTICHE ED ELEMENTI TECNICI ESSENZIALI

1 - CARATTERI GENERALI

- 1.1 - garantire continuità all'itinerario evitando troppi frequenti punti di rottura (attraversamenti stradali, intersezioni con sncodati carrai, ecc.);
1.2 - dare continuità e connessione alla rete ciclabile esistente in Valle Cavallina;
1.3 - preferire piste ciclabili su sede propria o su sede riservata separata dalla carreggiata destinata al traffico veicolare dove lo spazio lo consente (soluzione che permette una buona condizione per pedoni e biciclette a velocità); invece nei casi dove ciò non è possibile prevedere idonei elementi separatori/separatori tra la fascia laterale della sede stradale destinata ai cicli (bancine ciclabili) e la carreggiata limitando i percorsi pedonali solo all'interno del centro abitato dove la carenza di spazio lo impone;
1.3 - ricicla delle infrastrutture esistenti (strade campestri, marciapiedi e banche esistenti);
1.4 - privilegiare ambiti di maggior interesse paesistico o naturalistico, in questo caso dovranno essere utilizzati nella realizzazione delle opere materiali che assicurino un adeguato inserimento ambientale;
1.5 - garantire un alto grado di riconoscibilità del percorso ciclabile e intersezione dispendibili di "traffic-calming" all'interno del centro urbano (zone 30, dossi artificiali in corrispondenza degli attraversamenti, ecc.);
1.6 - prevedere parcheggi per biciclette e zona sosta ciclisti in prossimità di parcheggi per automobili e stazioni di mezzi di trasporto pubblico;

2 - ELEMENTI TECNICI

- 2.1 - regolarità delle superfici ciclabili; privilegiare pavimentazioni naturali esistenti opportunamente ristrutturare o trattate e limitare l'uso dell'asfalto/maselli in ch nelle realizzazioni e sono in aderenza alle strade soluzioni parziali (quali selciati, acciottoli, legumi) devono essere valutati negli ambiti di particolare valore paesistico-ambientale;
2.2 - larghezza non inferiore a 2,00 metri, ottimale di 3,00 metri per consentire il doppio senso di marcia e la compatibilità ciclopedonale (senza distinzioni fra le sedi ciclabili - fasce di 2,5 - sede pedonale - fasce di 1/3);
2.3 - opportune misure di delimitazione della pista e il percorso il lungo i margini delle carreggiate stradali (larghezza almeno di 50 cm), preferibili elementi in elevazione sulla pavimentazione (banchine piantumate, barriere);
2.4 - compatibilità con la morfologia del territorio pedana inferiore al 5% tranne per le rampe e curve aventi raggio almeno di 5 metri;
2.6 - aprire idonea segnaletica orizzontale, per dare massima riconoscibilità al percorso, e verticale con indicazione delle direzioni e non raggiungere;

