

comune di
PRATO

Servizio Mobilità e Infrastrutture

Progetto:

**PH292B2_Interventi per il miglioramento della sicurezza stradale
- Città Rischio 0 - Lotto 2**

Fase:

Progetto esecutivo

Codice progetto:

PH292B2

Assessore all'Ambiente e alla Mobilità

Filippo Alessi

Dirigente del Servizio

Ing. Rossano Rocchi

R.U.P.

Geom. Gerarda Del Reno

Progettisti

Geom. Gerarda Del Reno

Ing. Antonio De Luca

Rilievo

Geom. Massimo Falcini

Collaboratori

Arch. Roberta Russo

Codice elaborato:

PHPE_02

Oggetto:

Abaco - schemi tipo

Scala:

Revisione:

Rev. 00

Verificatore:

Geom. Gerarda Del Reno

Data:

19/12/2017

Cartella informatica:

Archivio progetti/PH292B2



Limitazione incidentalità:
riqualificazione viabilità esistente
intersezioni stradali incroci percorrenze
modulazioni e attraversamenti
pedonali

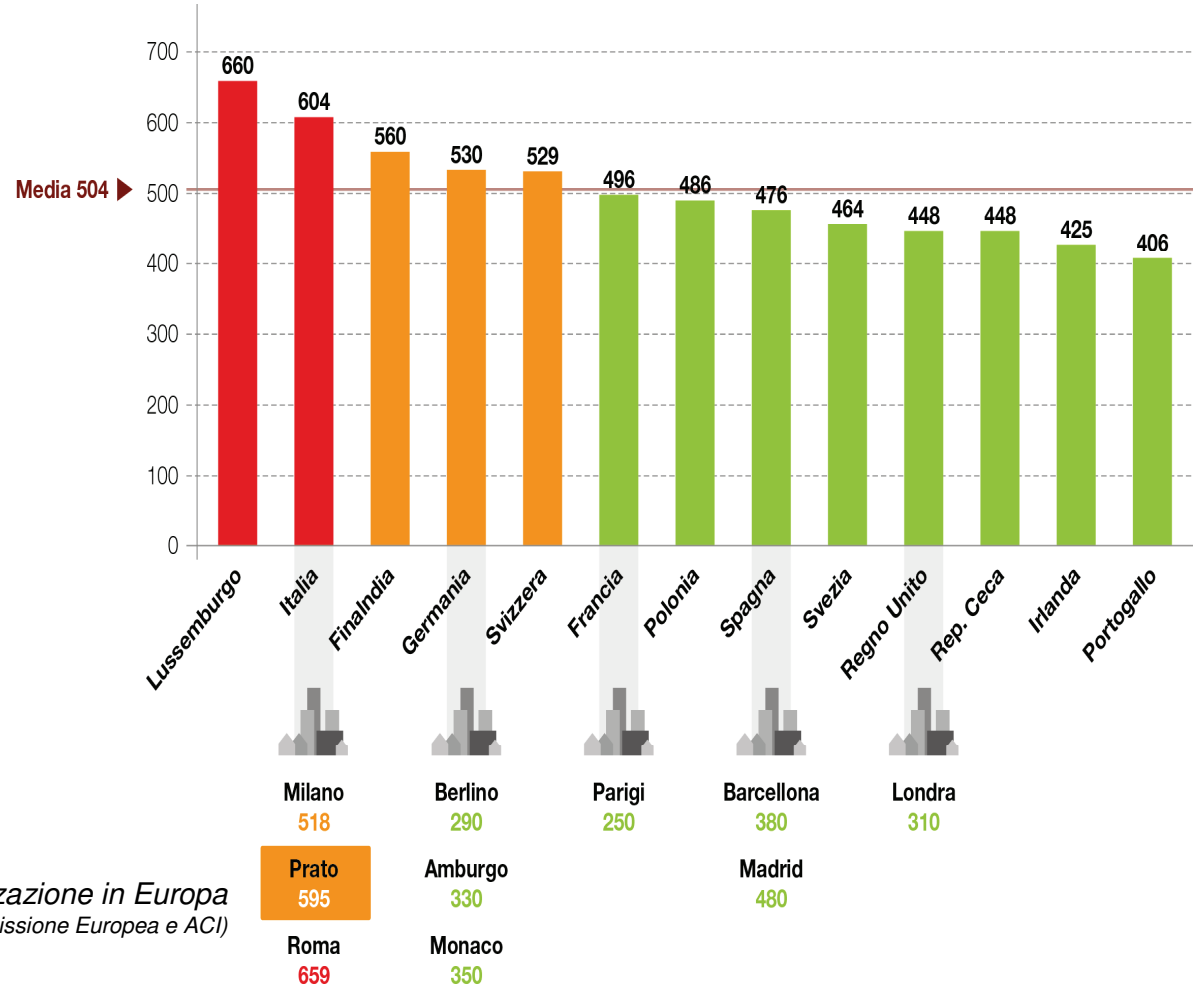


Servizio Mobilità e Infrastrutture



Tasso di motorizzazione

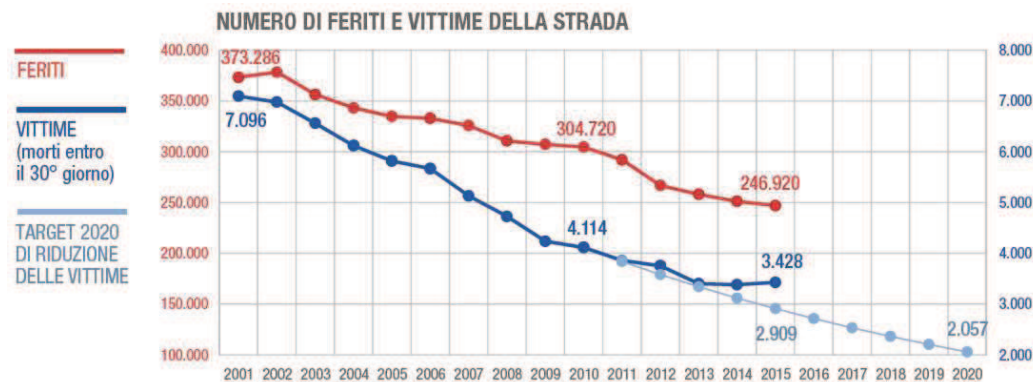
- Prato **595 auto ogni 1.000 abitanti**
- Italia **604**
- Media Europa **504**



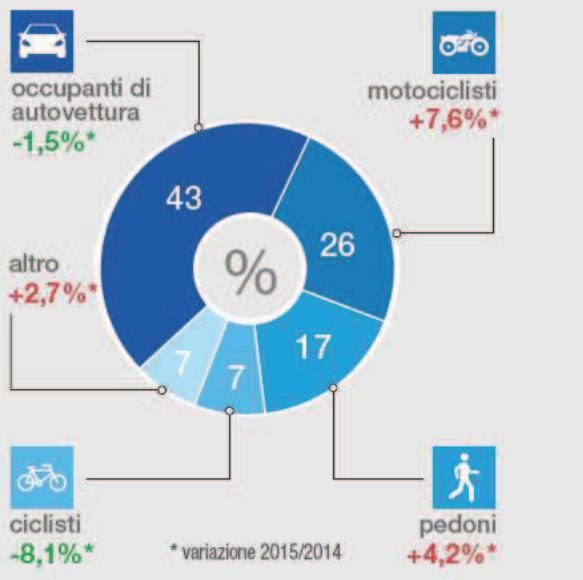
Tasso di motorizzazione in Europa
(Commissione Europea e ACI)



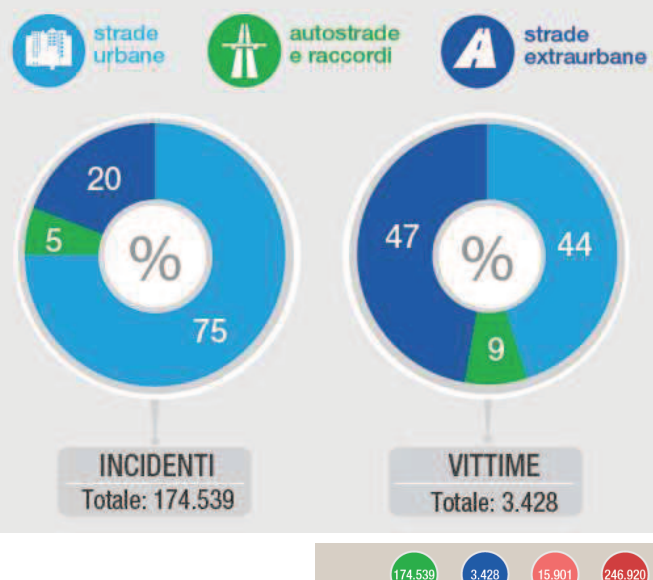
Incidenti stradali in Italia nel 2015 (Fonte Istat)



VITTIME PER TIPO DI UTENTE DELLA STRADA



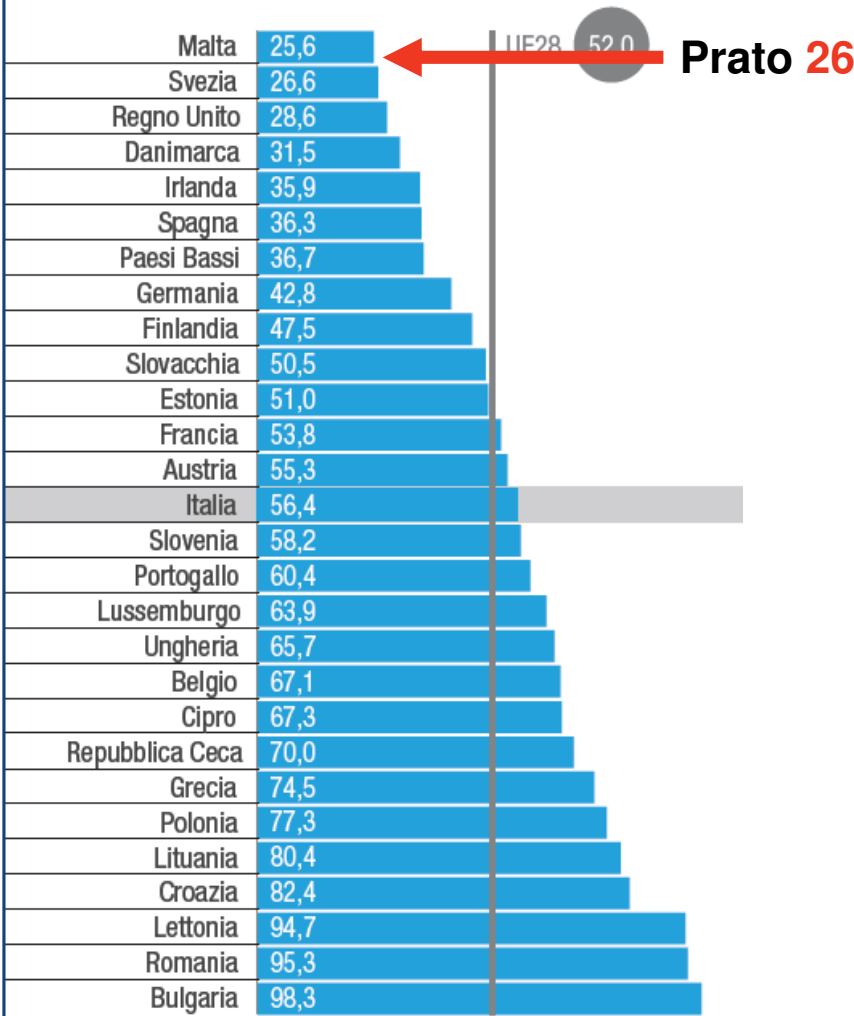
INCIDENTI E VITTIME PER CATEGORIA DI STRADA



	INCIDENTI	VITTIME	FERITI GRAVI	FERITI TOTALI
Media giornaliera	478	9	44	676
Variazioni % sul 2014	-1,4	+1,4	+6,4	-1,7

COSÌ IN EUROPA

Vittime per milione di abitanti nei Paesi Ue28



Fonte: ETSC (European Transport Safety Council) Annual PIN Report. Anno 2016

PUMS Ricostruzione e analisi del quadro conoscitivo



*Localizzazione degli incidenti
stradali che hanno coinvolto pedoni,
2012-2014*

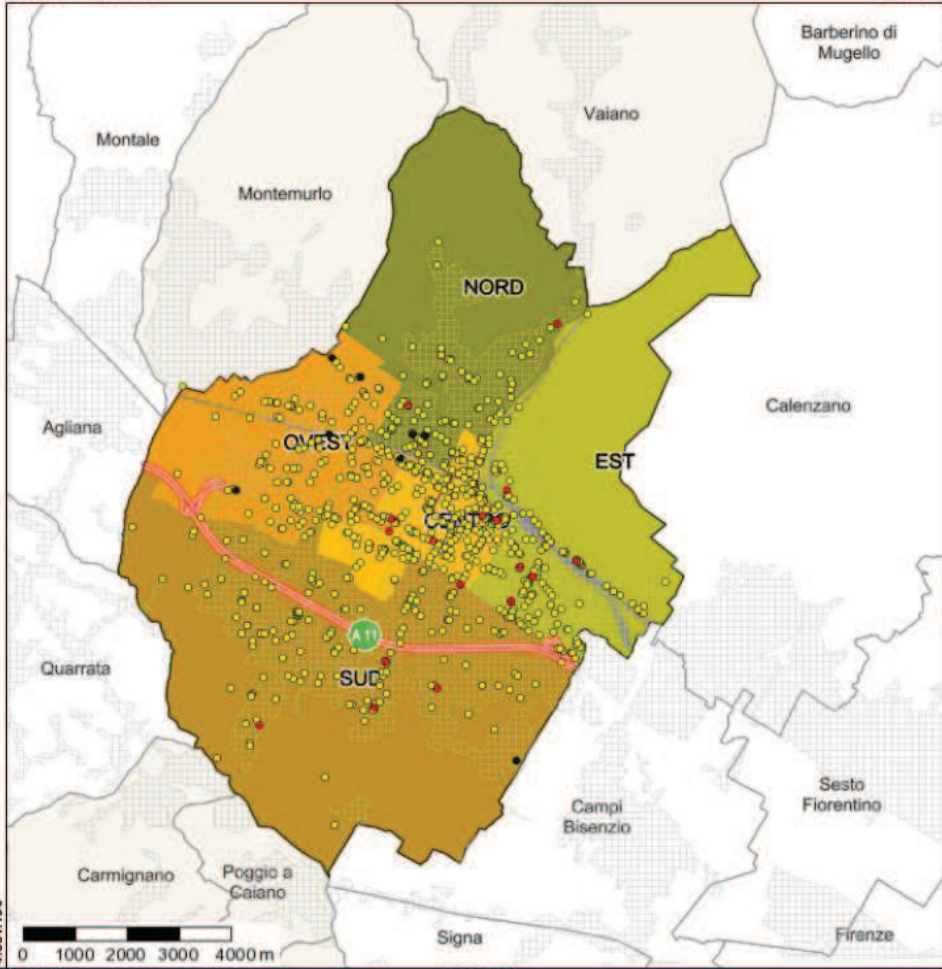
Obiettivo del PUMS:
Città rischio 0

Sinistri stradali lettura
sinistri2014

Scala 1 : 100.000

1.678.329

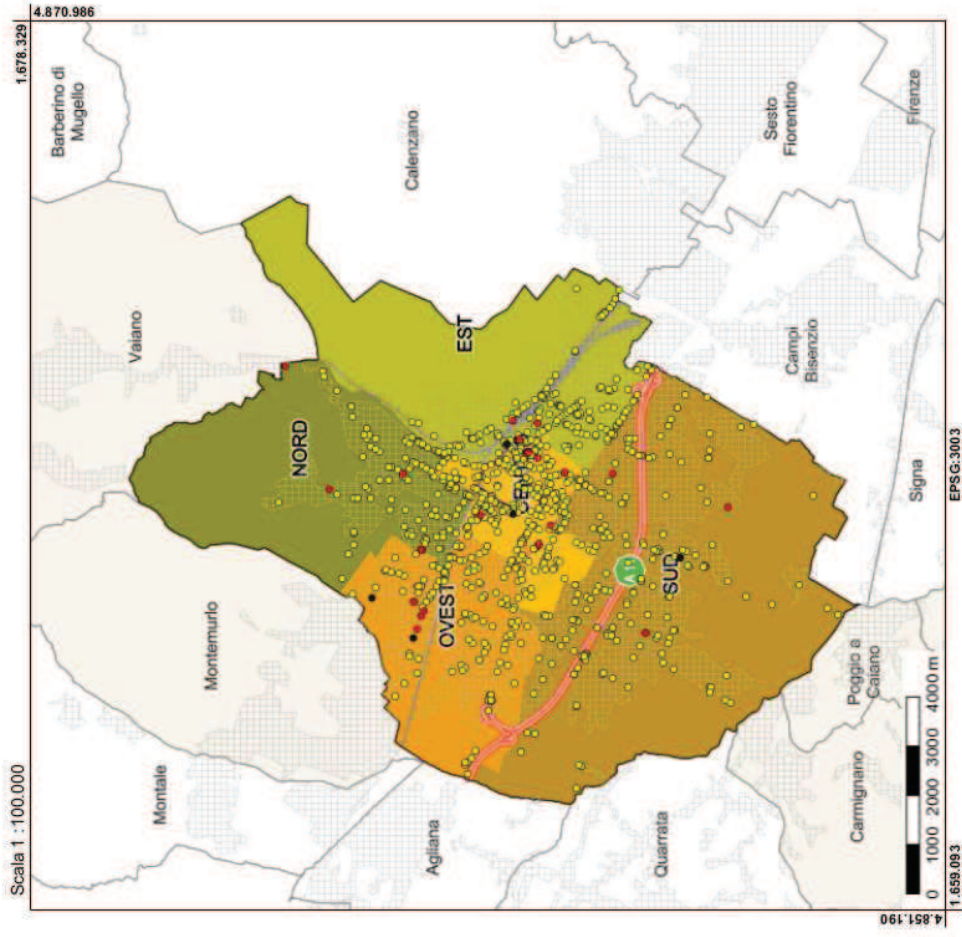
4.870.986



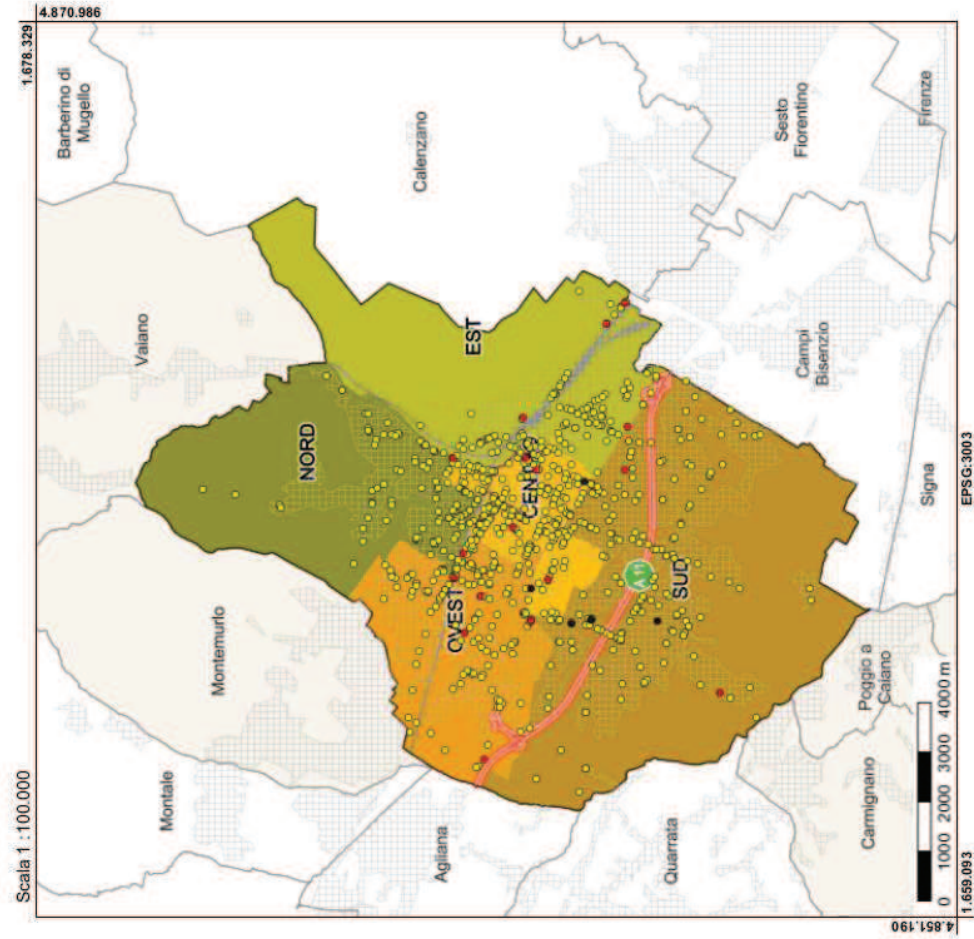
LEGENDA

- PROGnosi
- FERITI
- INCIDENTI MORTALI

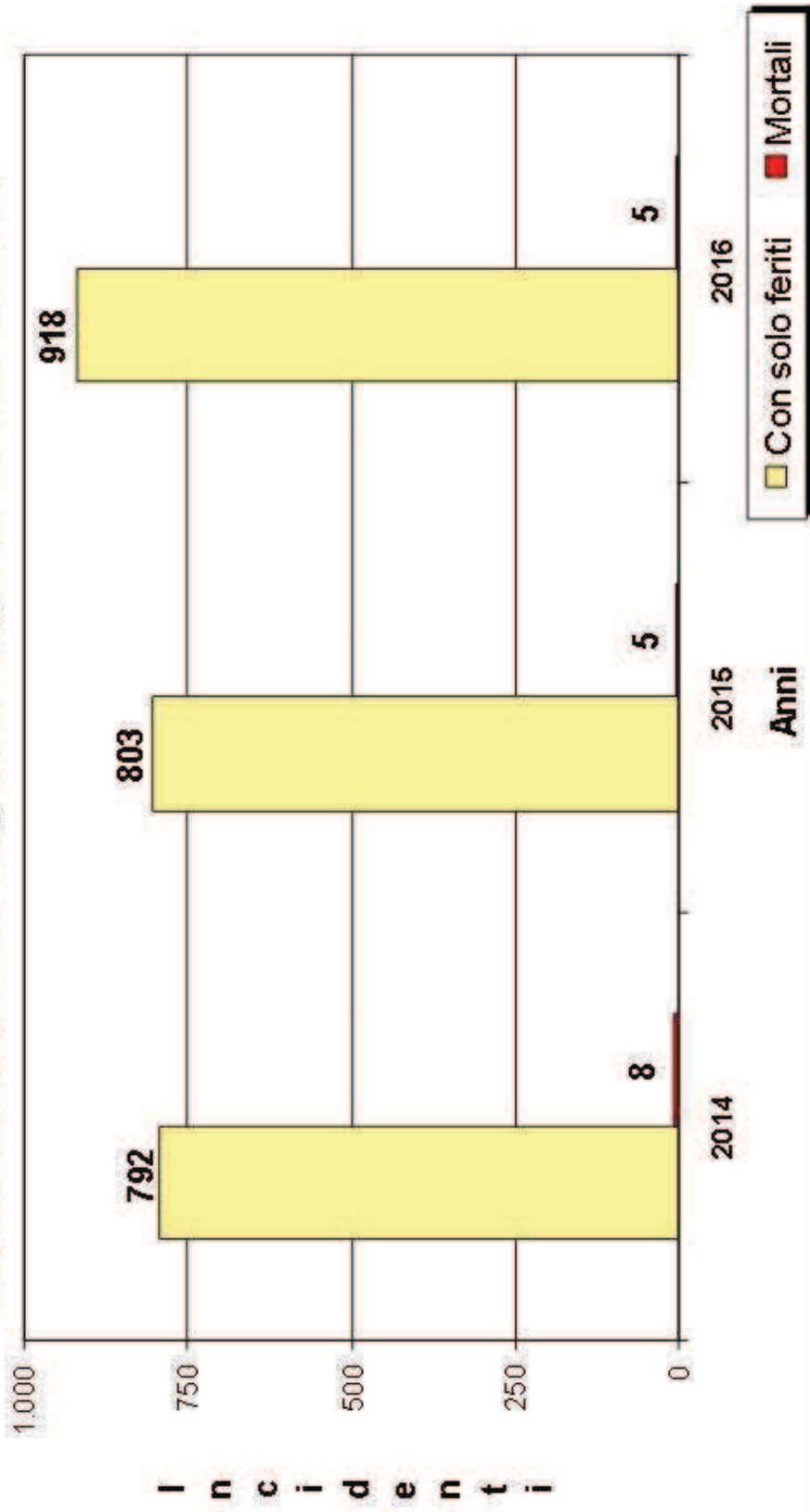
Sinistri stradali lettura sinistri 2016



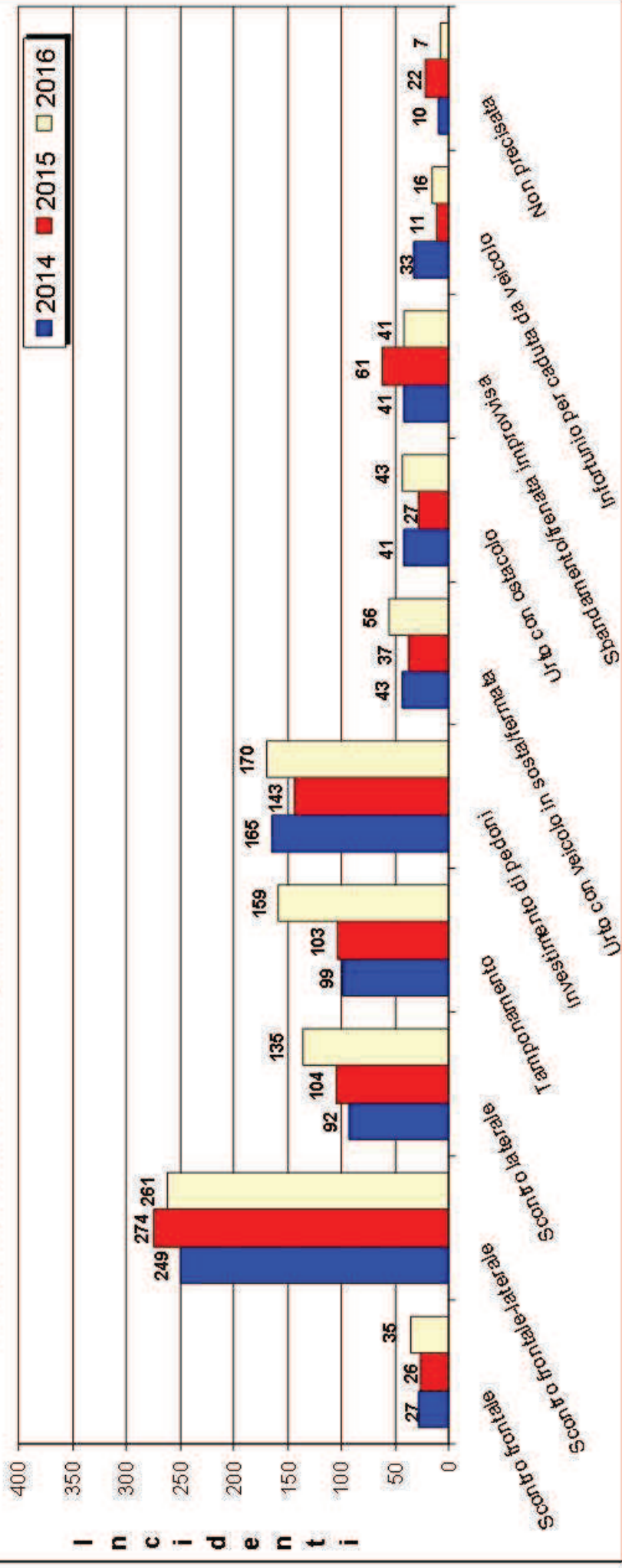
Sinistri stradali lettura sinistri 2015



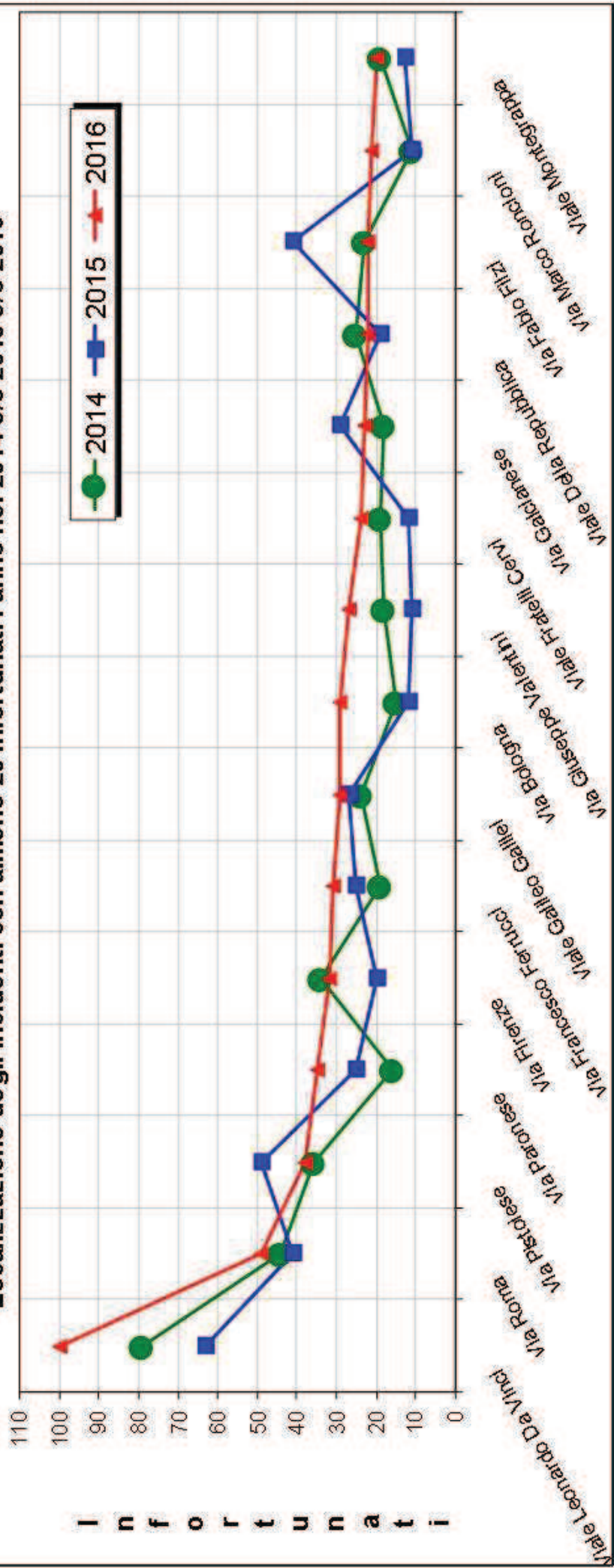
Incidenti stradali con conseguenze alle persone dal 2014 al 2016



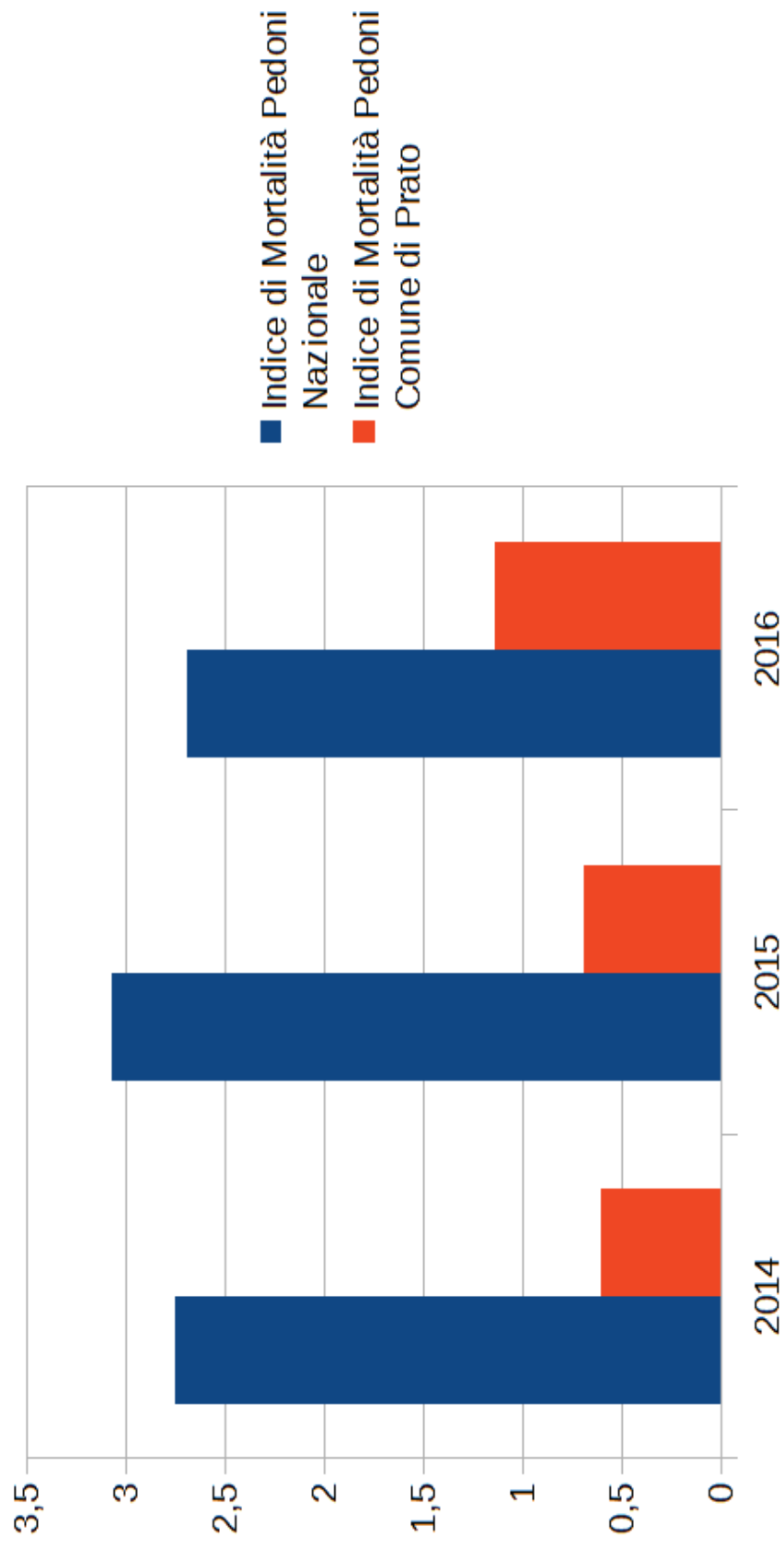
Incidenti stradali con conseguenze alle persone per natura dell'incidente dal 2014 al 2016



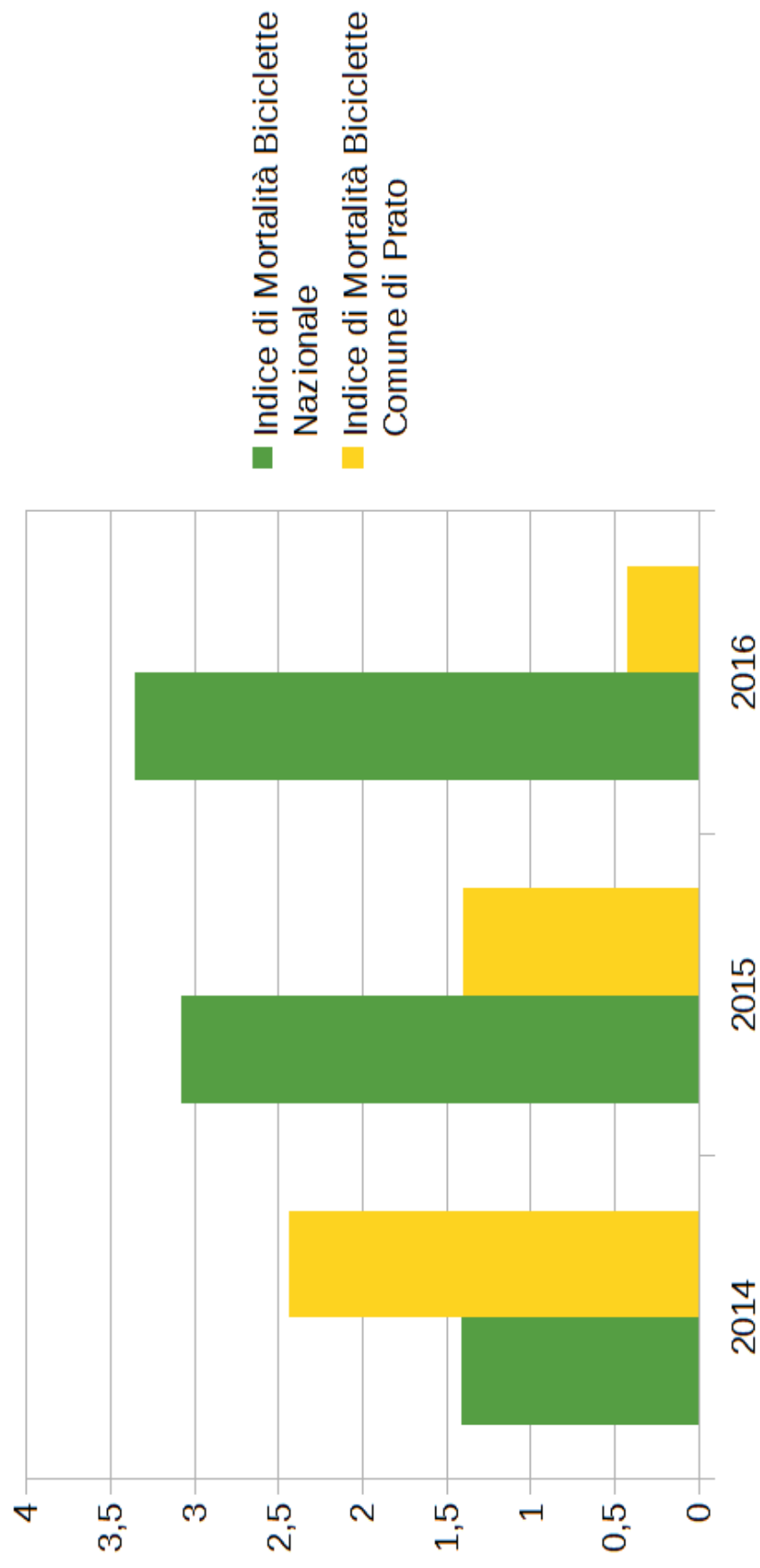
Localizzazione degli incidenti con almeno 20 infortunati l'anno nel 2014 e/o 2015 e/o 2016



Confronto Indice di Mortalità Pedoni

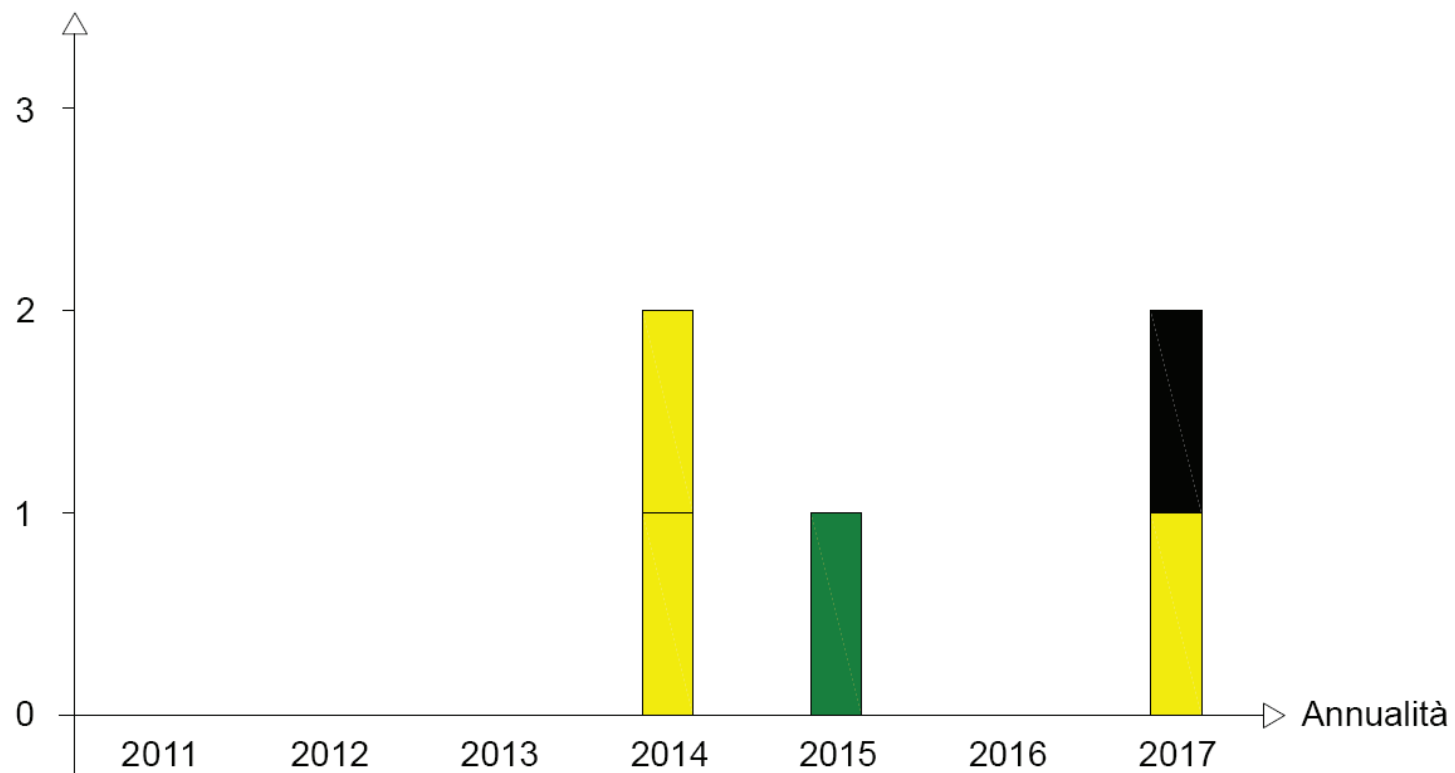


Confronto Indice di Mortalità Biciclette



Storico incidenti

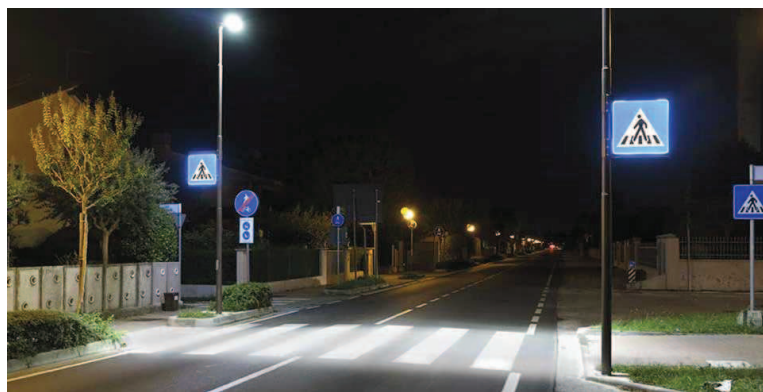
N° di incidenti



Legenda

- Incidente mortale
- Incidente con feriti gravi
- Incidente con feriti
- Incidenti con danni per i veicoli

Soluzioni adottate per la mobilità e la sicurezza



- Zone 30 nei centri urbani delle frazioni
- Nuove percorsi ciclopedonali
- Sovrappassi ciclopedonali
- Miglioramento sicurezza attraversamenti pedonali
- Rimodulazione sezioni stradali



INTERVENTI DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO
ABACO PROGETTUALE

ESEMPIO 1_Cambio di pavimentazione o fascia pigmentata



Il diverso trattamento della superficie stradale tramite l'inserimento, per un breve tratto e per tutta la larghezza della sezione stradale, di una pavimentazione differente e più pregiata oppure la pigmentazione della sede stradale con vernici apposite rendono percepibile al conducente che sta avvenendo l'ingresso in una zona urbana con caratteristiche differenti (strade più strette, presenza di molti pedoni, ecc.) rispetto a quella di provenienza, inducendolo a rallentare.



L'inserimento di un'isola centrale tra i due sensi di marcia produce uno scostamento laterale di almeno una delle due corsie e, di conseguenza, della traiettoria dei veicoli, inducendo i conducenti a rallentare. L'isola funge da spazio di sicurezza per i pedoni se posizionata in corrispondenza di un attraversamento pedonale.

ESEMPIO 3_Rotatoria



La rotatoria assume, in questo caso, una doppia valenza. Da un lato è in grado di regolare un'intersezione smistando i flussi di traffico con alti livelli di sicurezza, dall'altro obbliga i veicoli che sopraggiungono a moderare la velocità e tenere un comportamento più attento. Questo elemento può quindi, a tutti gli effetti, avere valore simbolico come porta di accesso a una zona con traffico moderato.

ESEMPIO 4_Strettoia



La strettoia istituisce di fatto un senso unico alternato su una strada a doppio senso di marcia, obbligando i veicoli in transito a rallentare e dare la precedenza a quelli provenienti dal senso opposto. Su strade non locali è possibile ricavare un varco a fianco del marciapiede per il transito delle biciclette, in modo tale da garantire la sicurezza dei ciclisti.

ESEMPIO 5_Place traversante



La *place traversante* è una particolare tipologia di sistemazione degli spazi stradali che pone sullo stesso piano (sia fisicamente che gerarchicamente) veicoli in transito e pedoni in attraversamento. Questo, accompagnato da un restringimento della larghezza delle corsie stradali e dalla eliminazione di barriere fisiche di separazione tra spazi pedonali e veicolari, induce gli automobilisti a moderare la velocità e facilita l'attraversamento della strada da parte degli utenti deboli. La creazione di una *place traversante* diventa l'occasione per riqualificare gli spazi pubblici.

ESEMPIO 6_Inserimento di una fascia centrale polivalente (spartitraffico)



La presenza a centro strada di una fascia di adeguata larghezza, sormontabile oppure invalicabile, oltre a separare i sensi di marcia, riduce la larghezza della carreggiata destinata al transito dei veicoli e permette di destinare l'area centrale per canalizzare le svolte a sinistra e proteggere gli attraversamenti pedonali.

ESEMPIO 7_Restringimento ottico della sede stradale



Il trattamento dei margini della carreggiata stradale con vernici o asfalti colorati (o con materiali diversi dall'asfalto) produce un effetto ottico tale per cui il restringimento delle corsie di marcia appaia maggiore rispetto a quello reale (inducendo così gli automobilisti a rallentare più dello stretto necessario) e che al tempo stesso permetta il passaggio dei veicoli pesanti. Le fasce laterali, che generalmente non superano il metro di larghezza, rendono riconoscibili gli itinerari ciclabili pur non configurandosi come piste ciclabili vere e proprie.

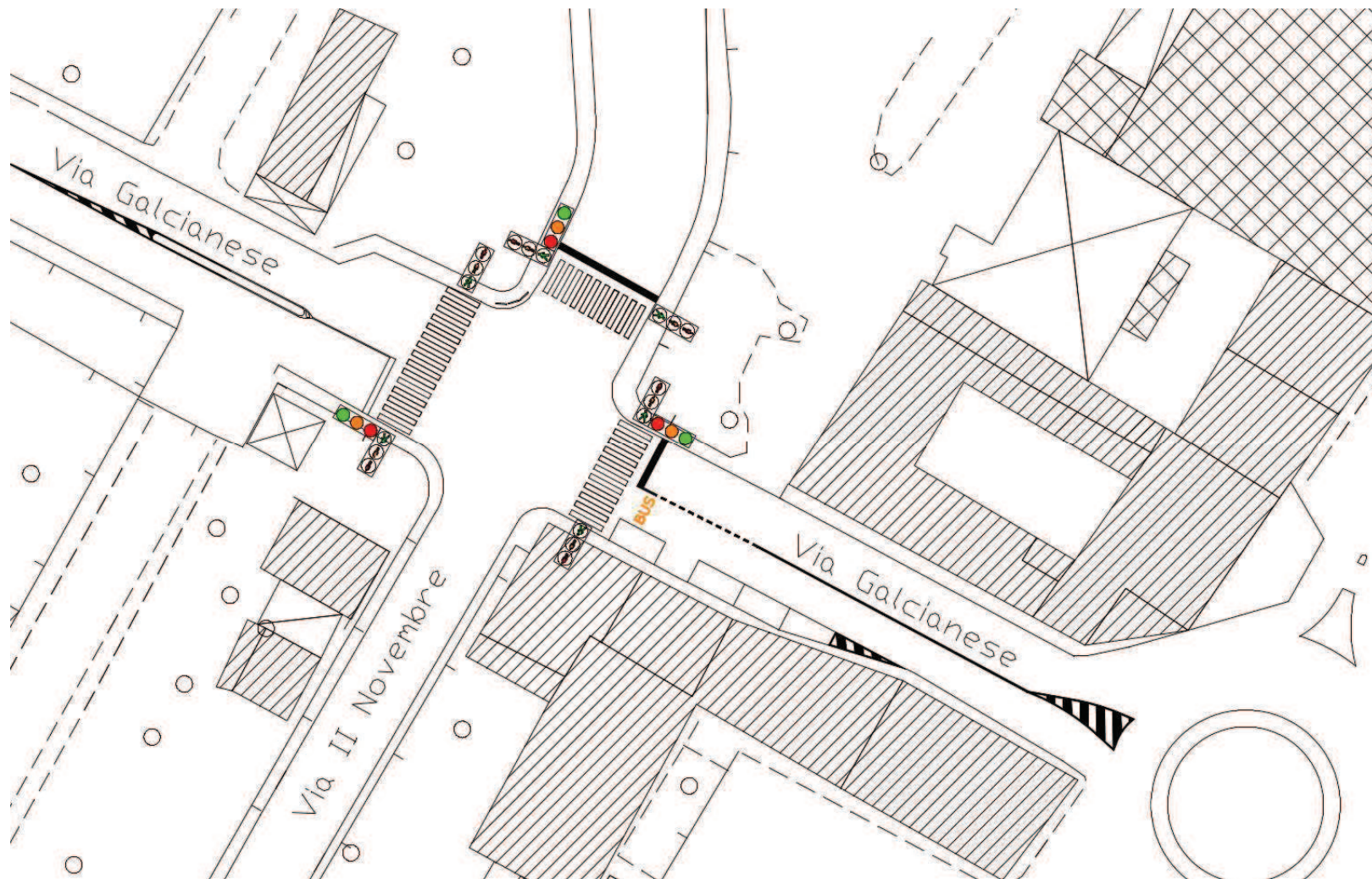
ESEMPIO 8_Inserimento di zone destinate all'attraversamento pedonale



Nei tratti di strada in cui è presente la separazione tra correnti veicolari e pedonali la realizzazione di attraversamenti pedonali ad alta visibilità (cambio di pavimentazione e colore, elementi distintivi e segnalazioni luminose) permette ai conducenti dei veicoli di riconoscere i luoghi con priorità ai pedoni ed immediatamente adeguare la velocità.

INTERVENTI REALIZZATI E IN FASE DI REALIZZAZIONE

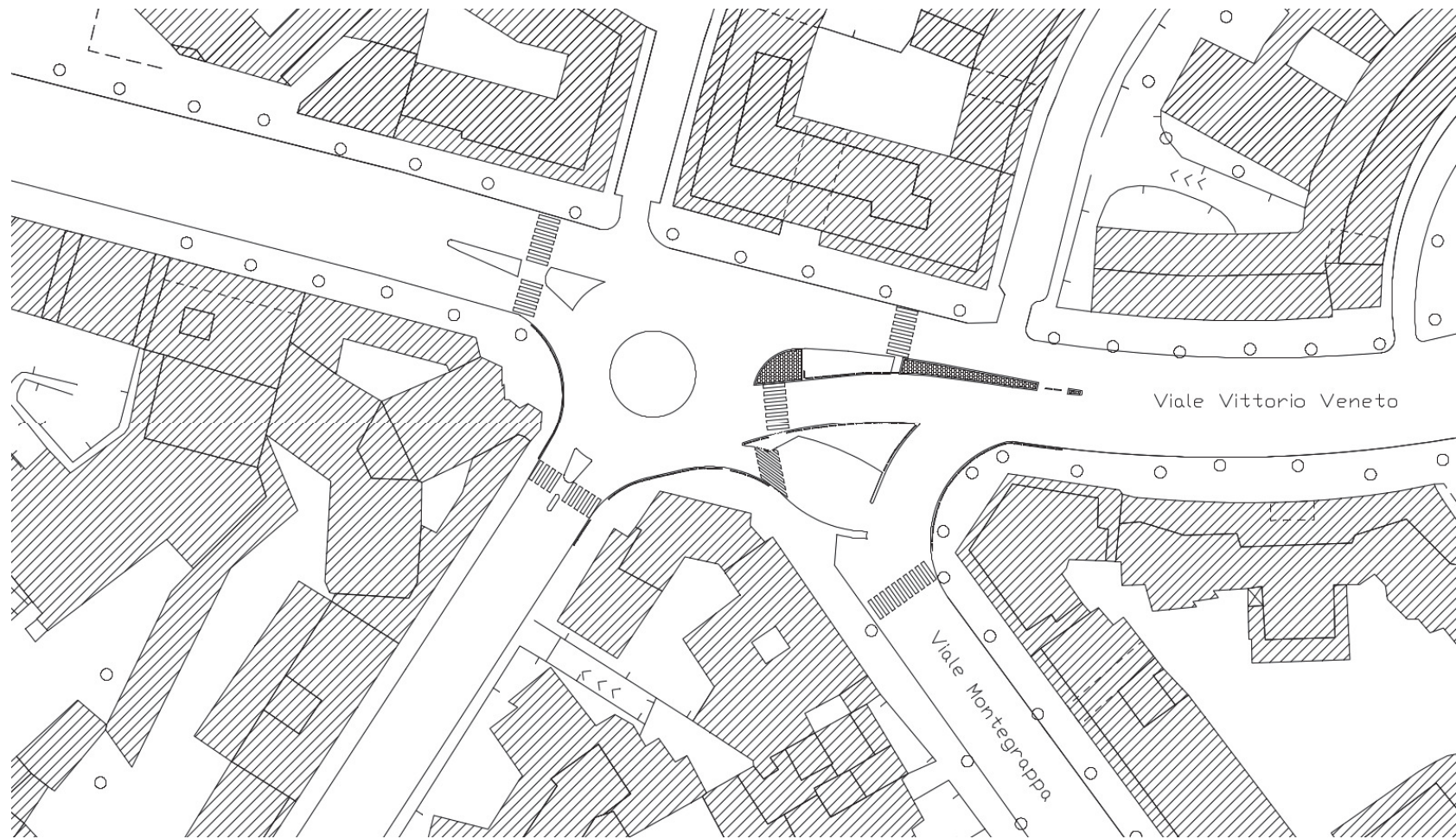
ATTRAVERSAMENTI PEDONALI CON SEMAFORI – VIA GALCIANESE –



ROTONDA E AIUOLE SPARTITRAFFICO – TIPO –



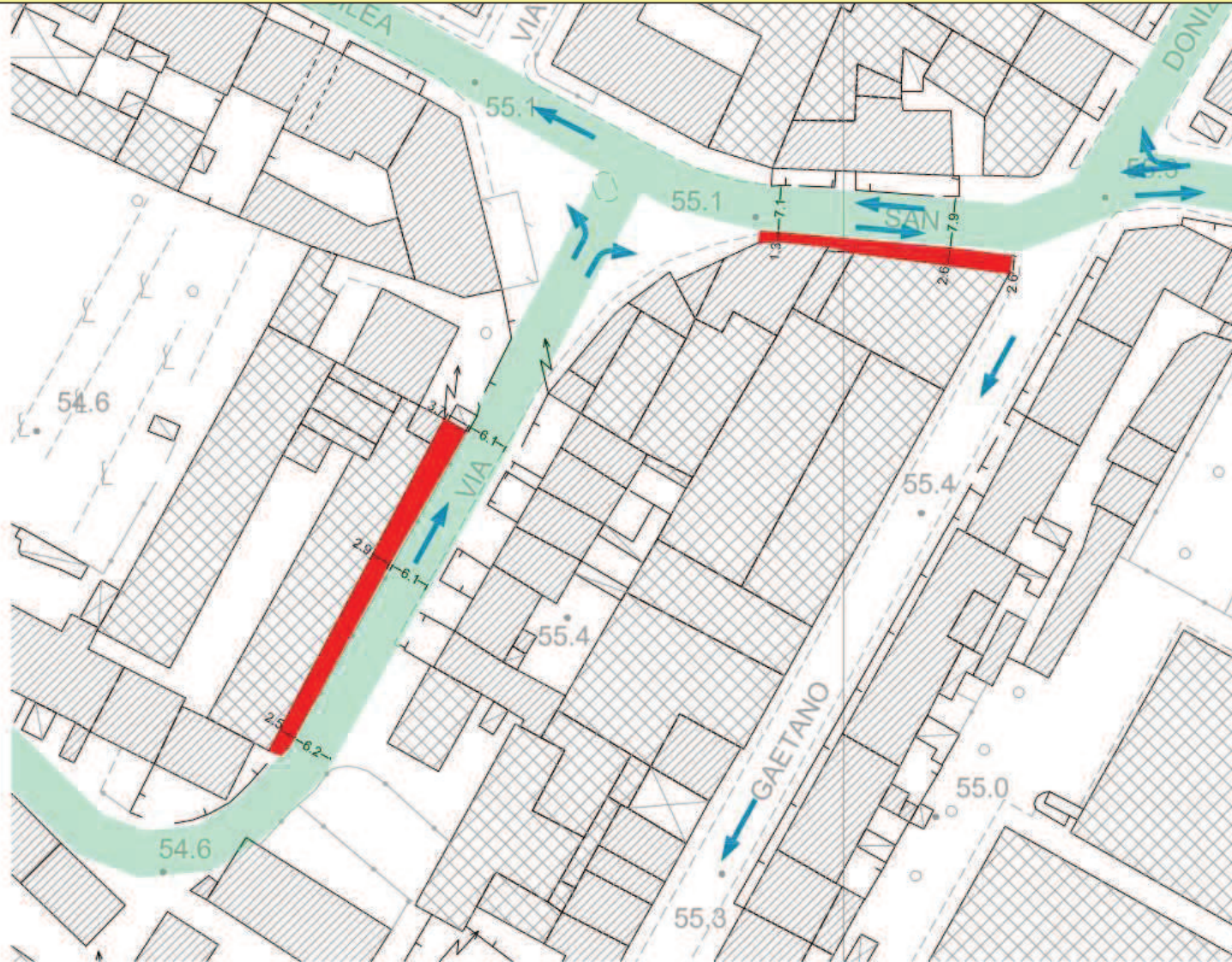
ISOLE CENTRALI – TIPO –



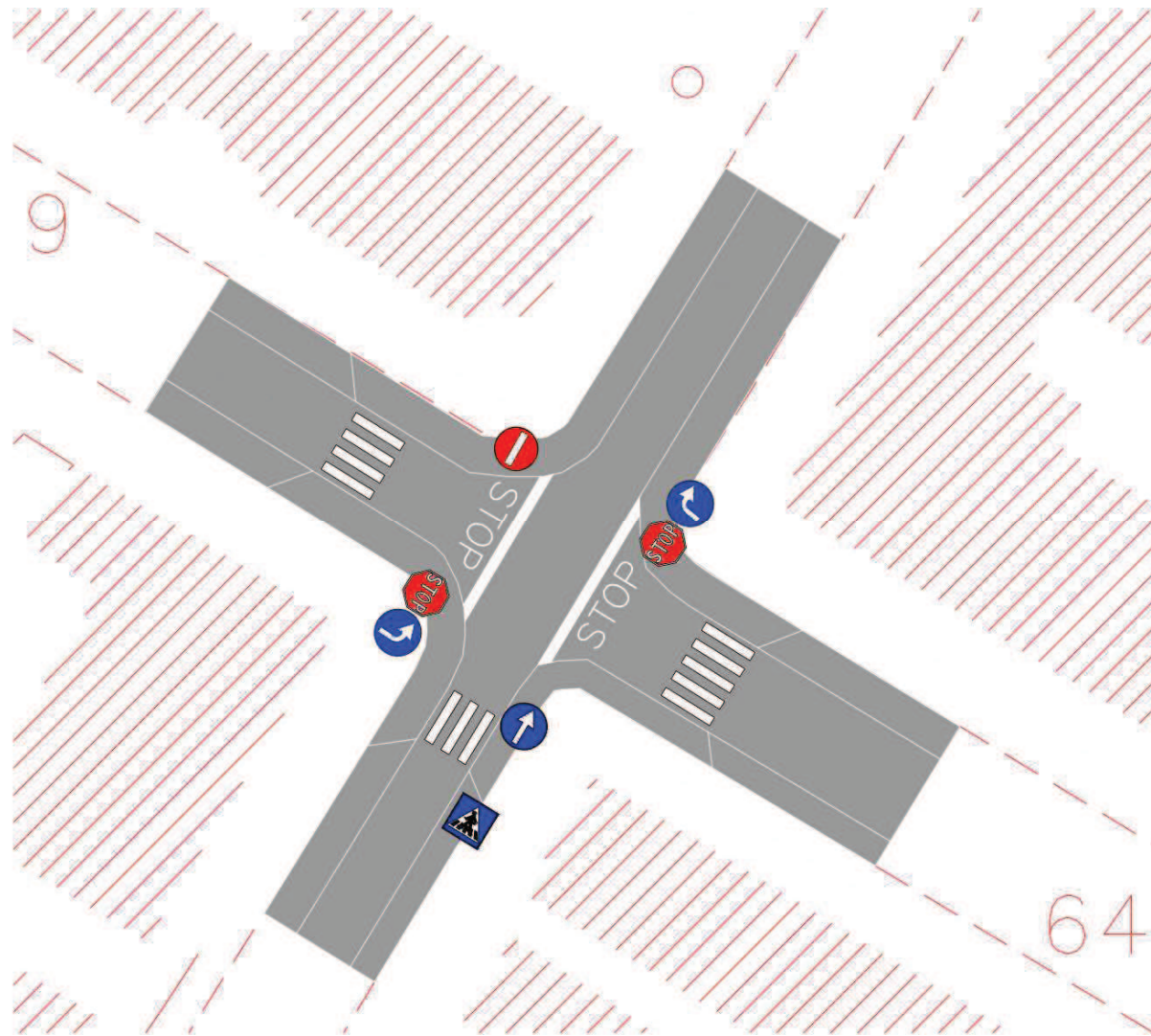
IOTESI DI MODIFICA ALLA VIABILITA' NELLA ZONA DI SAN PAOLO



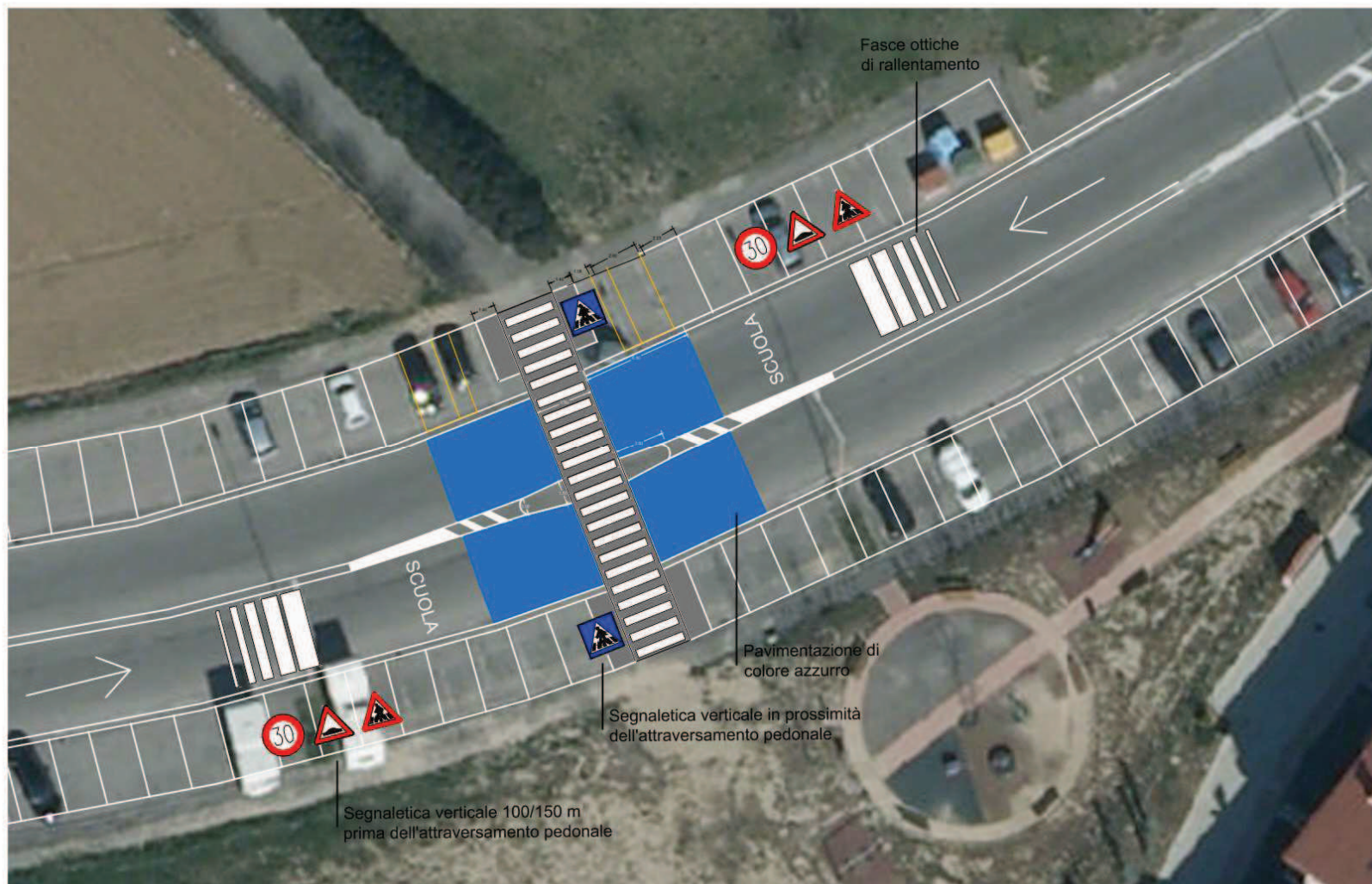
IPOSTESI DI MODIFICA ALLA VIABILITA' NELLA ZONA DI SAN PAOLO



RISTRINGIMENTO DELLA CARRAGGIATA PER MODERAZIONE VELOCITA' – INCROCIO TIPO -



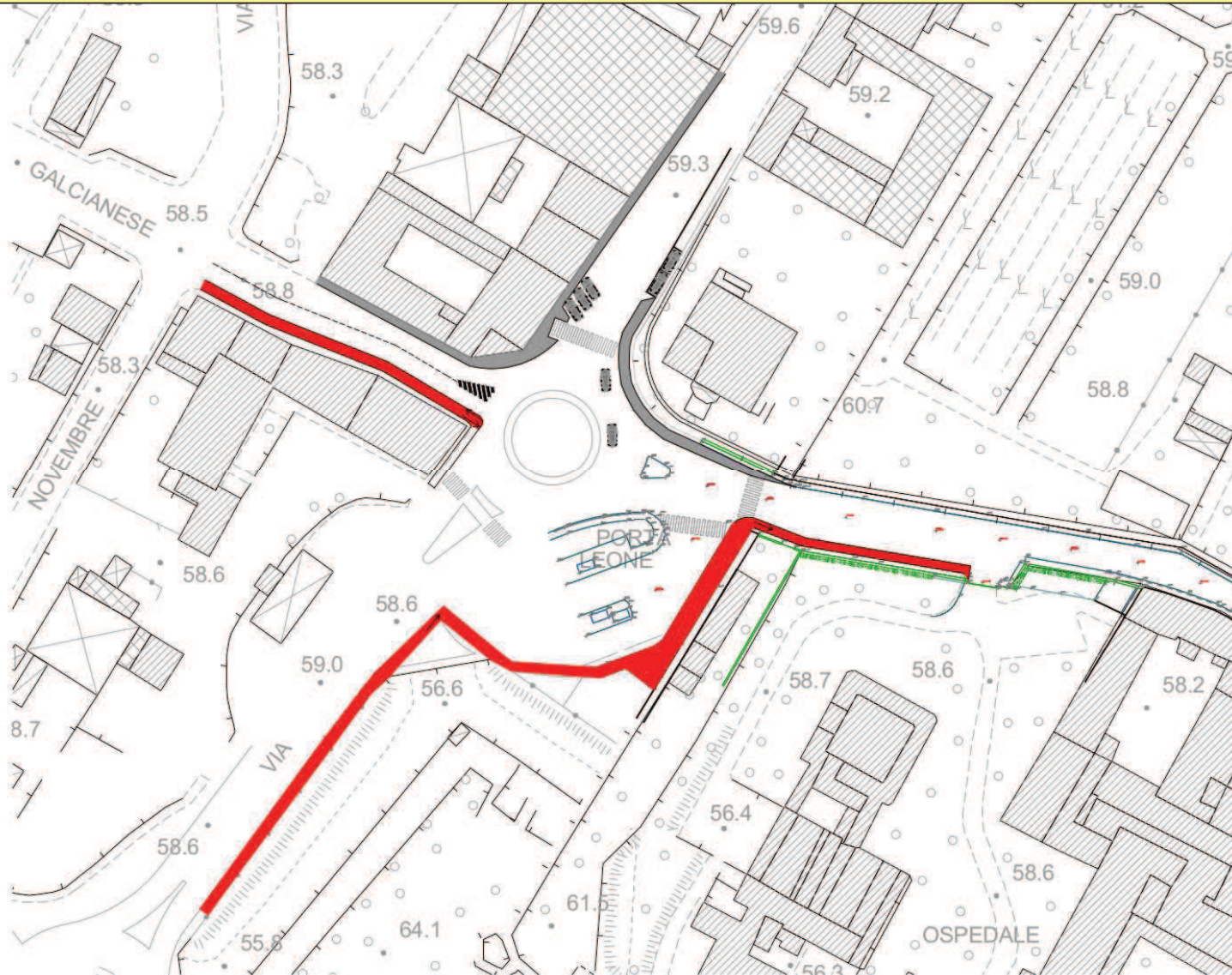
ATTRAVERSAMENTO PEDONALE IN SICUREZZA IN CORRISPONDENZA DI COMPLESSI SCOLASTICI – TIPO –



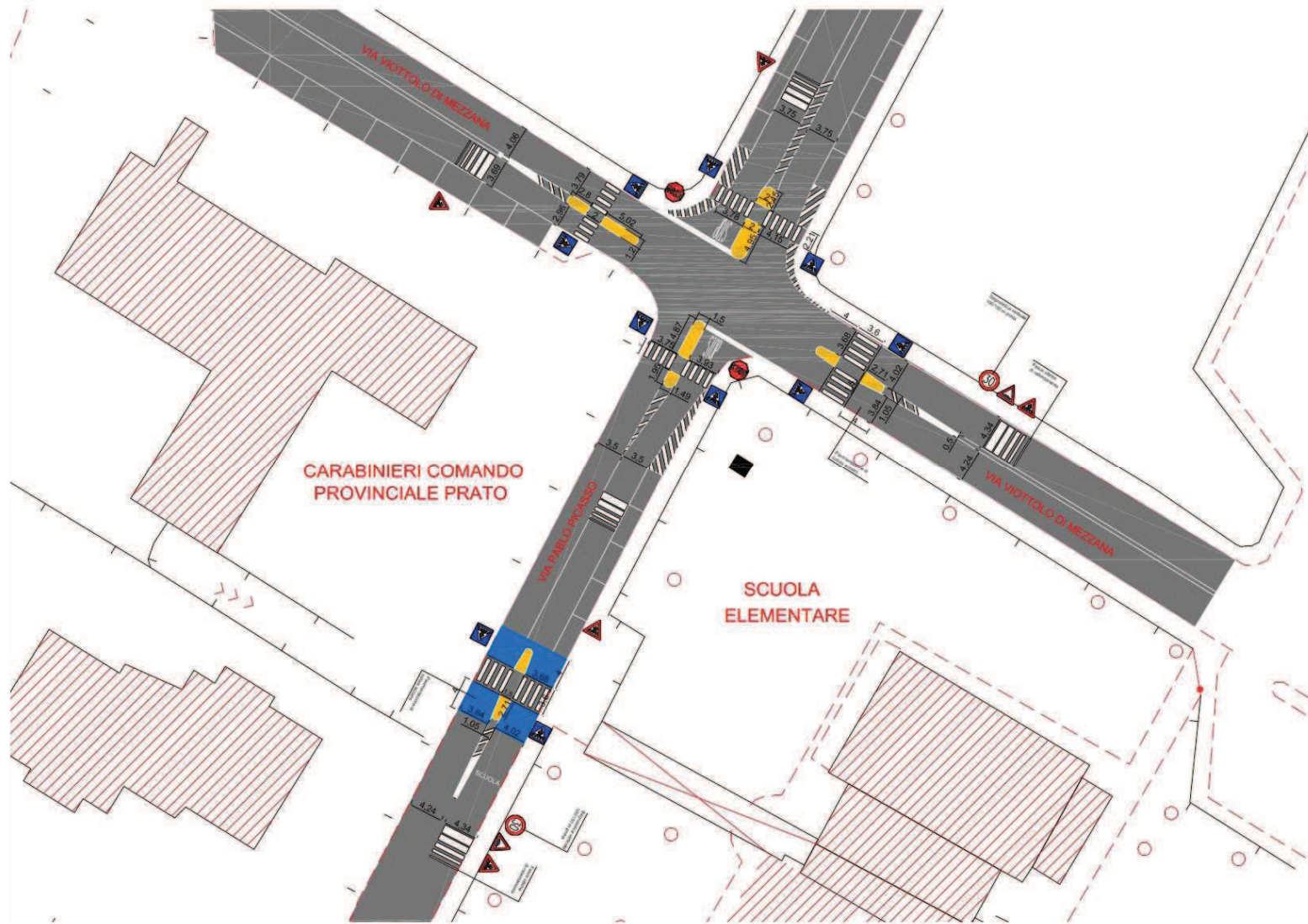
PERCORSI PEDONALI IN SICUREZZA – VIA MARRADI



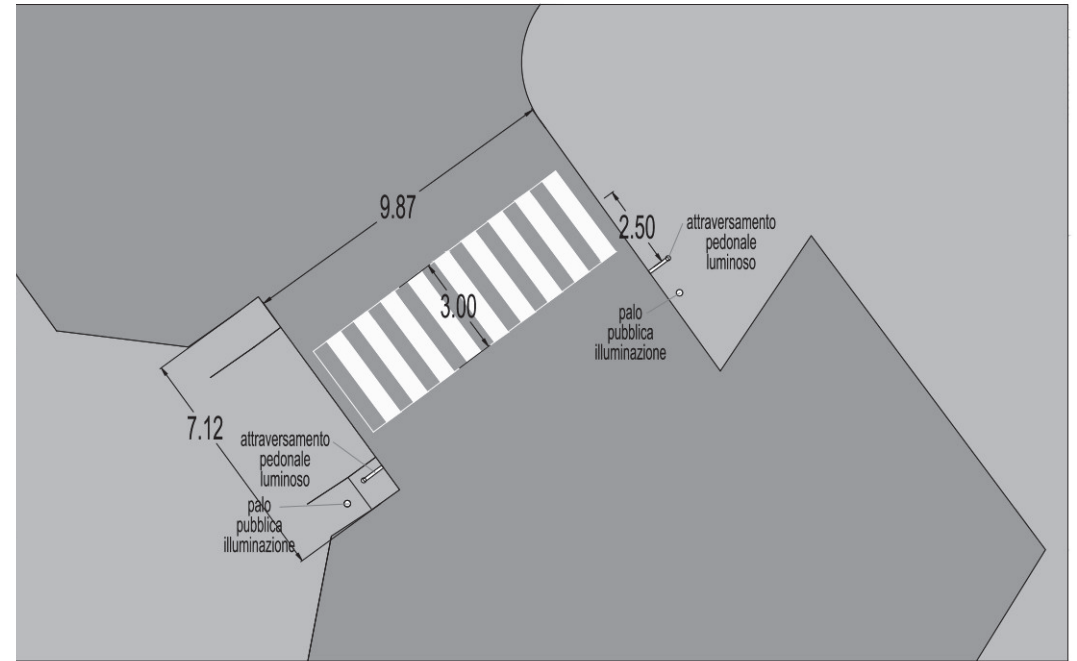
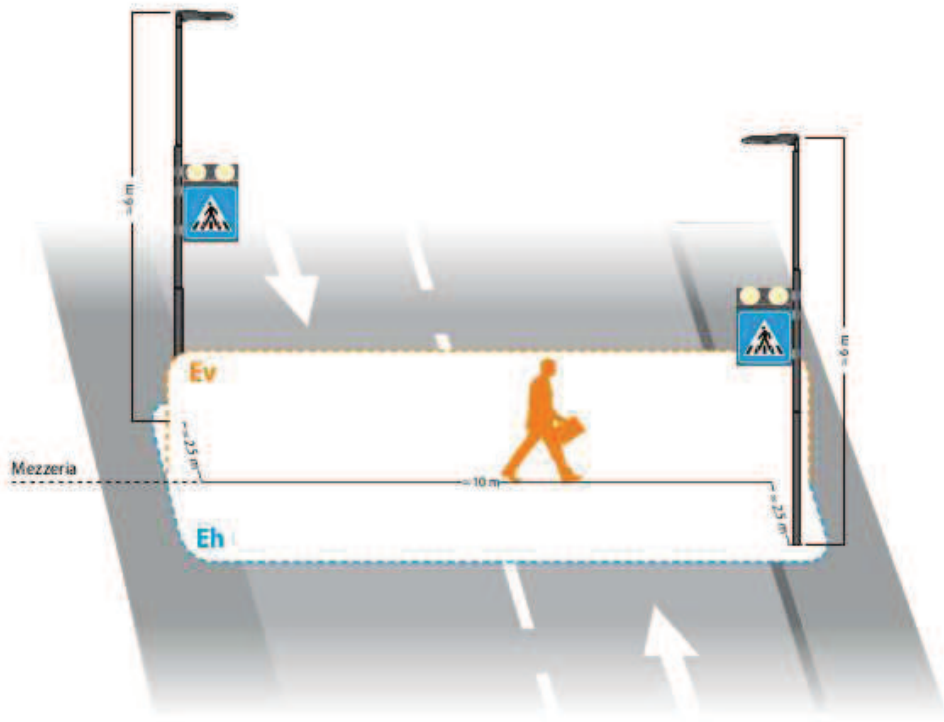
PISTA CICLABILE E ALLARGAMENTO DEI MARCIAPIEDI ESISTENTI – VIA CAVOUR



ISOLE CENTRALI E ATTRAVERSAMENTO SCOLASTICO IN SICUREZZA – VIA PICASSO



ATTRAVERSAMENTO PEDONALE LUMINOSO – TIPO -



INTERVENTO DI MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE – VIA DELLE COLOMBAIE -

