

2 CRITERI PARTICOLARI DI PROGETTAZIONE

I criteri di seguito esposti sono di particolare applicazione, in quanto riguardano o l'elaborazione dei Piani di dettaglio del PGTU (Piani particolareggiati e Piani esecutivi) o i Piani di settore relativi a componenti di traffico non ricomprese tra quelle fondamentali (cfr. tabella conclusiva del cap.4 delle direttive).

2.1. PROTEZIONE DELLE UTENZE DEBOLI

Con il termine utenze deboli si fa riferimento ai pedoni, ai ciclisti ed in particolare alle persone con limitate capacità motorie, sia per limitazioni fisiche permanenti o temporanee, sia per la loro età (bambini ed anziani).

Per i pedoni, nel paragrafo 1.4. sono già stati evidenziati i criteri generali di progettazione da adottare in sede di redazione del PGTU.

In sede invece di sua progettazione particolareggiata ed esecutiva, diviene essenziale l'individuazione della localizzazione più appropriata di eventuali sovrappassi e sottopassi pedonali sulle autostrade e sulle strade di scorrimento e di attraversamenti semaforizzati su queste ultime strade e quelle di quartiere, nonché l'individuazione degli elementi di arredo funzionale delle strade, oltre che per le aree pedonali, anche per tutta la rimanente viabilità.

In quest'ultimo settore di progettazione rientrano in particolare le protezioni dei marciapiedi (specialmente sulle strade di scorrimento), le isole salvagente segnalate e protette per gli attraversamenti pedonali (specialmente sulle strade di quartiere a due o più corsie per senso di marcia), la continuità del piano dei marciapiedi non interrotta continuamente dai passi carrabili (salvo questi ultimi non riguardino aree di parcheggio di vaste dimensioni), le protezioni degli alunni in entrata ed in uscita dalle scuole (con per quanto possibile accessi ubicati sulle strade locali e non su strade di quartiere o, peggio, su strade di scorrimento), ed infine il possibile ampliamento dei marciapiedi in corrispondenza degli attraversamenti pedonali ed in detrazione degli spazi di sosta (laddove consentita e tenuto comunque conto delle esigenze di capacità per il deflusso veicolare sulle intersezioni).

Gli standard progettuali da adottare in questo settore di studio sono specificati nelle citate norme C.N.R. "Arredo funzionale delle strade urbane".

Anche per soddisfare le esigenze dei ciclisti sono da utilizzare specifici standard progettuali, emanati dal Ministro delle aree urbane in occasione della disponibilità di finanziamenti statali per la realizzazione di piste ciclabili (cfr. relativa circolare n.432 del 31.3.1993).

Riguardo a queste ultime norme si sottolineano in particolare il criterio di protezione delle piste ciclabili sulle strade di scorrimento (con spartitraffico invalicabili) e quello di utilizzazione di rispettive corsie riservate a senso unico (concorde ed a destra della corsia per il traffico motorizzato), specialmente nel caso di piste realizzate su carreggiate esistenti, nonché quello relativo all'adeguata organizzazione delle intersezioni tra piste ciclabili in presenza contestuale del traffico motorizzato e pedonale (possibile organizzazione dei rispettivi attraversamenti come sistema rotatorio a senso unico antiorario, ubicato immediatamente all'interno dell'insieme degli attraversamenti pedonali).

Nel caso di mancanza di spazi per la realizzazione di piste ciclabili secondo gli standard in questione ed in presenza di non rilevanti flussi ciclistici, è suggerito l'uso di banchine ciclabili a senso unico (di larghezza di 1 m. compresa la segnaletica orizzontale) e con piano viabile idoneo all'uso specifico.

Infine, riguardo alle persone con limitate capacità motorie va adottato ogni possibile miglioramento per la loro mobilità ai sensi della vigente legislazione in materia (cfr. art. 27 della legge n.1181971 e D.P.R. n.384/1978), specialmente in rapporto all'utilizzazione del sistema di trasporto pubblico collettivo ed agli adeguamenti necessari per le superfici viabili, nonché alla disponibilità di adeguati spazi di parcheggio con specifico riferimento ai detentori dell'apposito "speciale contrassegno" (cfr. D.I. n. 1776 del 8.6.1979, circolare del Ministero dei lavori pubblici n.1030 del 13.6.1983 e successive "Direttive inerenti la facilitazione per la circolazione dei veicoli a servizio delle persone invalide" compresa la relativa "Appendice integrativa" emanate dallo stesso Ministero dei lavori pubblici nell'aprile 1985).

