



COMUNE DI RACCONIGI



COMUNE DI CARMAGNOLA



COMUNE DI CARIGNANO



COMUNE DI VILLASTELLONE



COMUNE DI PIOBESI

Reti di mobilità lenta: un'occasione di sviluppo delle relazioni territoriali tra Stupinigi e Racconigi

La marca delle due province

PROGETTAZIONE RETE PERCORSI CICLOTURISTICI, ASSE III "RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE"
Programma attuativo regionale PAR/FSC 2007-2013 - Programmi Territoriali Integrati



Progetto per la realizzazione della rete ciclabile tra Racconigi e Stupinigi - CUP:F48I14000150002

DOSSIER FINALE DEL PROGETTO

12

Mappatura dei punti critici: schedatura e indicazione di massima delle possibili soluzioni attese

Emissione: Novembre 2016

Progetto a cura di:
STUDIO MELLANO ASSOCIATI
consulenza di
Arch. Danilo Odetto



INDICE

SCHEDE CRITICITA' LUNGO LA DIRETTRICE PRINCIPALE: STUPINIGI - RACCONIGI

COMUNE DI NICHELINO:

Nic 01 INCROCIO | ESEDRA DI STUPINIGI
Nic 02 INCROCIO | ESEDRA STUPINIGI - SP143
Nic 03 INCROCIO | ESEDRA STUPINIGI - PARCO STUPINIGI
Nic 04 INCROCIO | SP143 - PARCO DI STUPINIGI
Nic 05 TRATTO | ESEDRA STUPINIGI - VIA VINOVO

COMUNE DI CANDIOLO:

Cand 01 INCROCIO | PARCO STUPINIGI - SP142
Cand 02 INCROCIO | SP142 - VIALE EUROPA
Cand 03 INCROCIO | FERROVIA
Cand 04 TRATTO | CENTRO URBANO DI CANDIOLO
Cand 05 INCROCIO | SP142 - VARIANTE CANDIOLO
Cand 06 TRATTO EXTRAURBANO | SP142

COMUNE DI PIOBESI TORINESE:

Piob 01 INCROCIO | SP142 - VIA TORINO
Piob 02 TRATTO | CENTRO URBANO DI PIOBESI
Piob 03 ATTRAVERSAMENTO | ROTONDA SP142

COMUNE DI CARIGNANO:

Cari 01 INCROCIO | VIA SALOTTO - STRADA PIOBESI
Cari 02 TRATTO | CENTRO URBANO CARIGNANO
Cari 03 INCROCIO | VIALE DEL PLATANO - SP122

COMUNE DI CARMAGNOLA:

Carm 01 ATTRAVERSAMENTO | PONTE SUL PO
Carm 02 INCROCIO | VIA POCHETTINO - SR20
Carm 03 TRATTO EXTRAURBANO | VIA POCHETTINO
Carm 04 TRATTO | FRAZIONE SAN MICHELE E GRATO
Carm 05 INCROCIO | VIA TOSI - VIA S. LORENZO
Carm 06 TRATTO | FRAZIONE SAN BERNARDO
Carm 07 TRATTO | SP129
Carm 08 INCROCIO | SP129 - VIA CERETTO

COMUNE DI RACCONIGI:

Rac 01 TRATTO | CENTRO URBANO RACCONIGI

LEGENDA:

 DIRETTRICE PRINCIPALE STUPINIGI - RACCONIGI

 INCROCIO/ATTRAVERSAMENTO

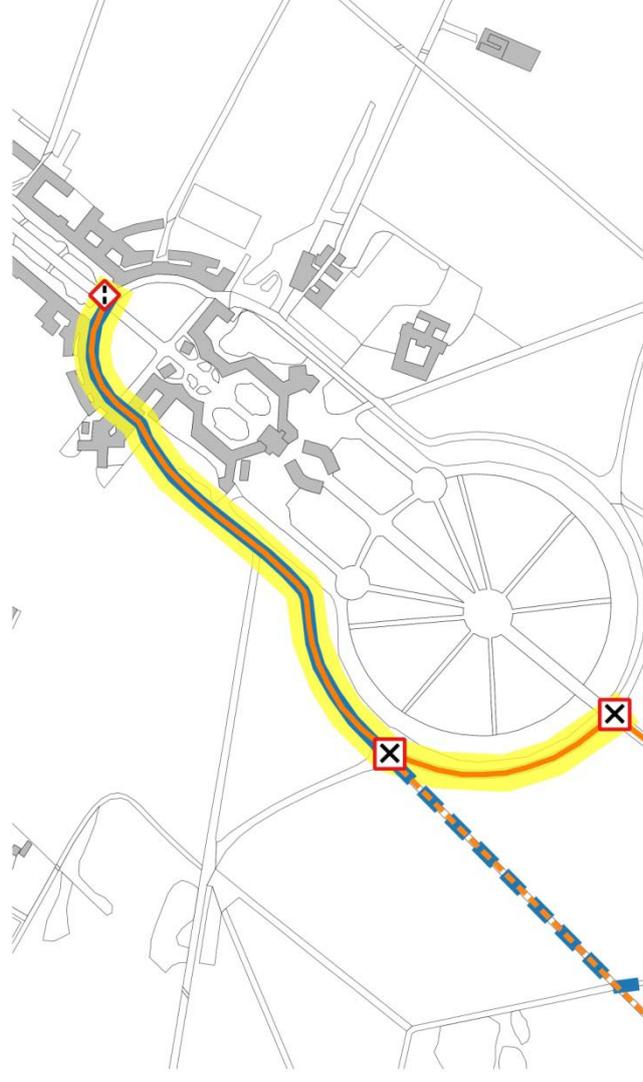
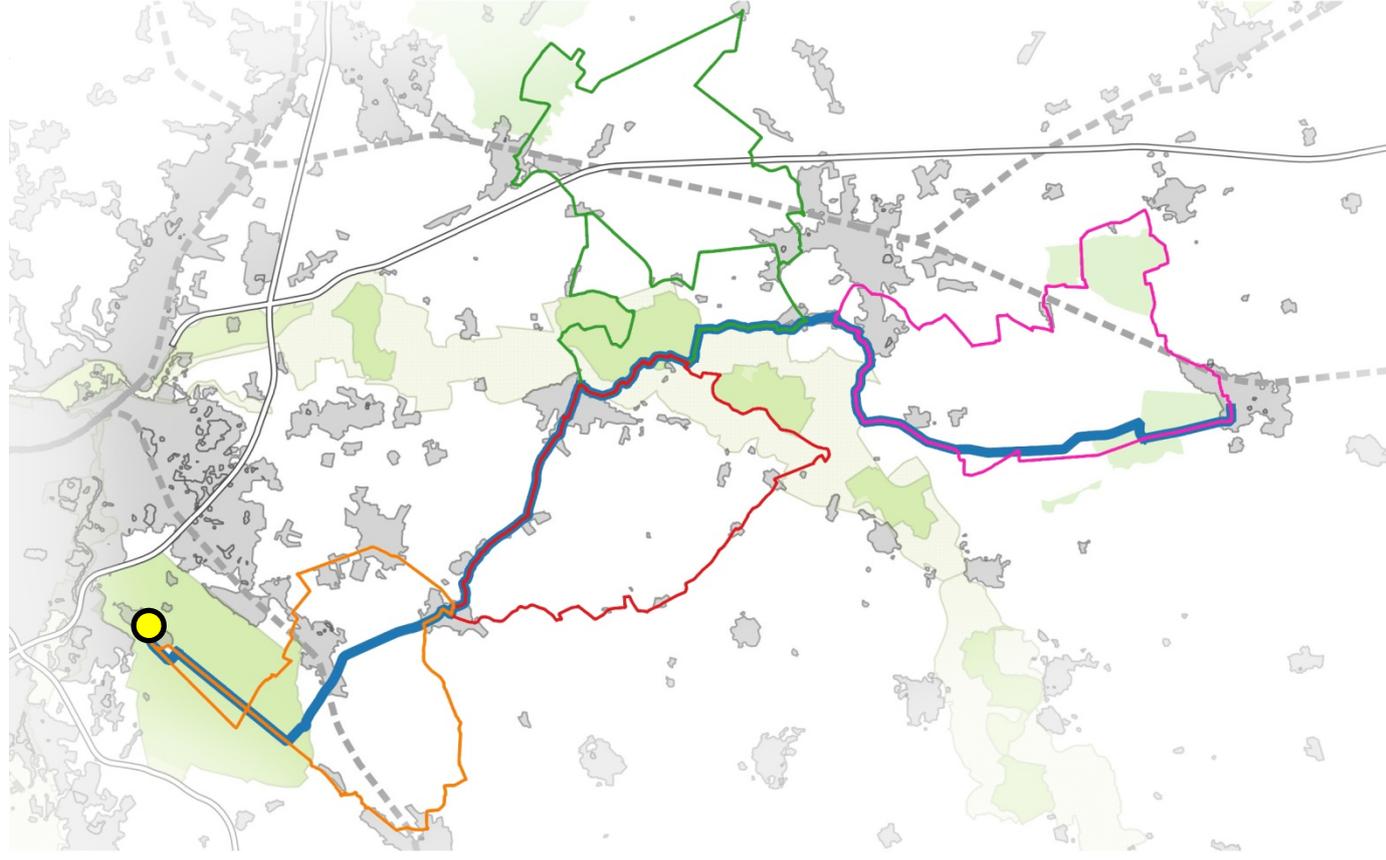
 TRATTO CRITICO EXTRAURBANO

 TRATTO CRITICO URBANO

 TRATTO GIA' REALIZZATO/IN FASE DI PROGETTAZIONE

SCHEDE CRITICITA'

COMUNE: NICHELINO



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale



Foto aerea



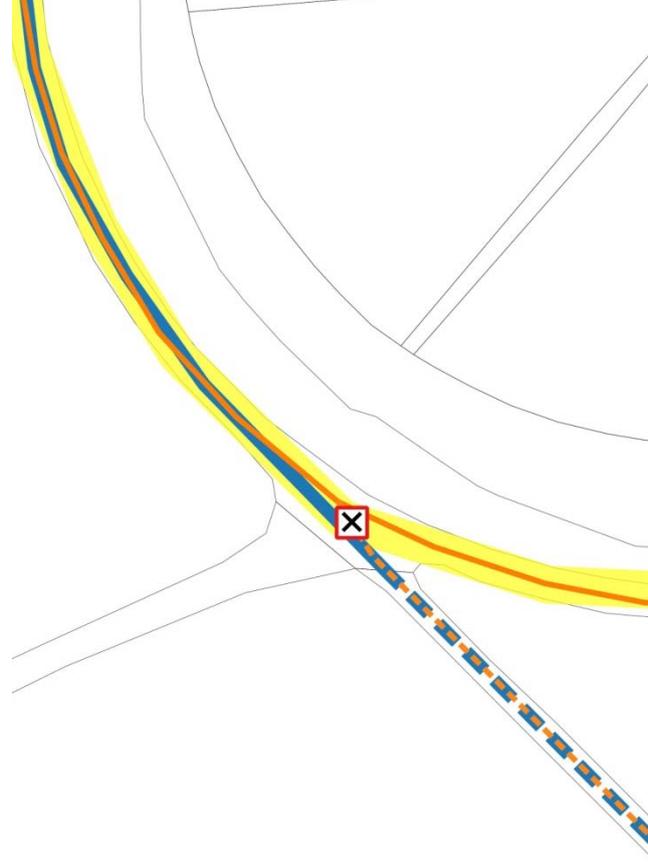
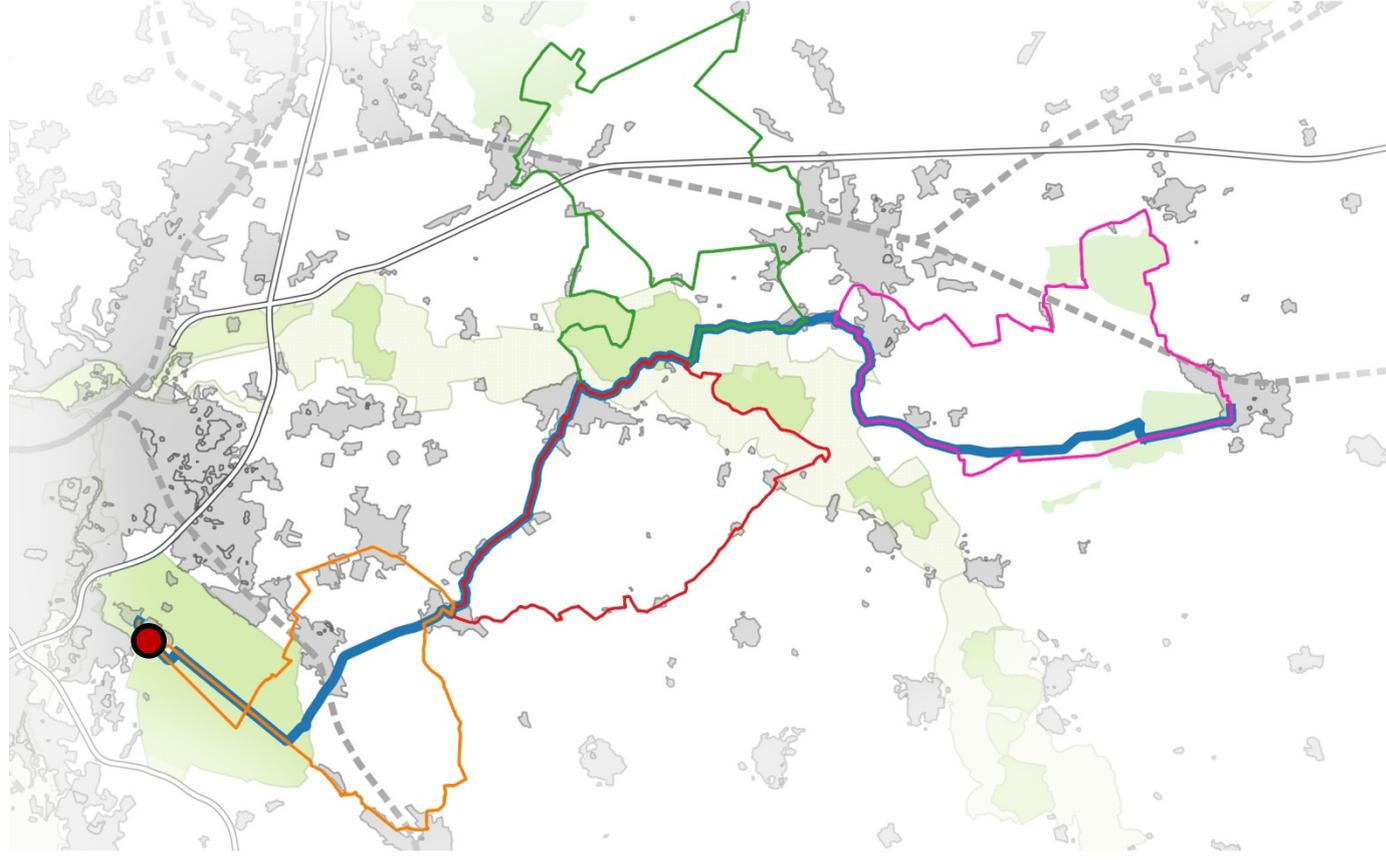
Foto dell'esedra di Stupinigi

DATI GENERALI:

COMUNE: NICHELINO (TO)

TIPOLOGIA: INCROCIO A RASO E TRATTO EXTRAURBANO

LUNGHEZZA: 1.090 m



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale

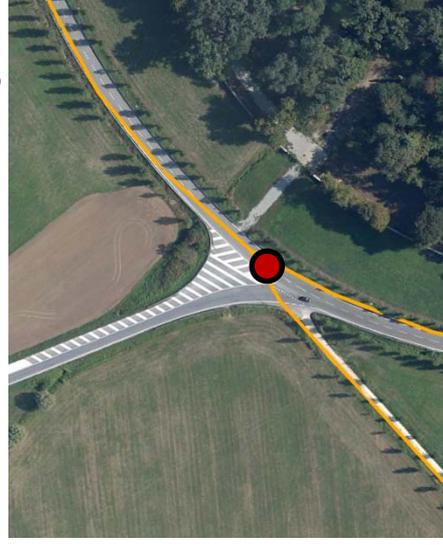


Foto aerea



Foto dell'incrocio tra l'esedra di Stupinigi e SP143

DATI GENERALI:

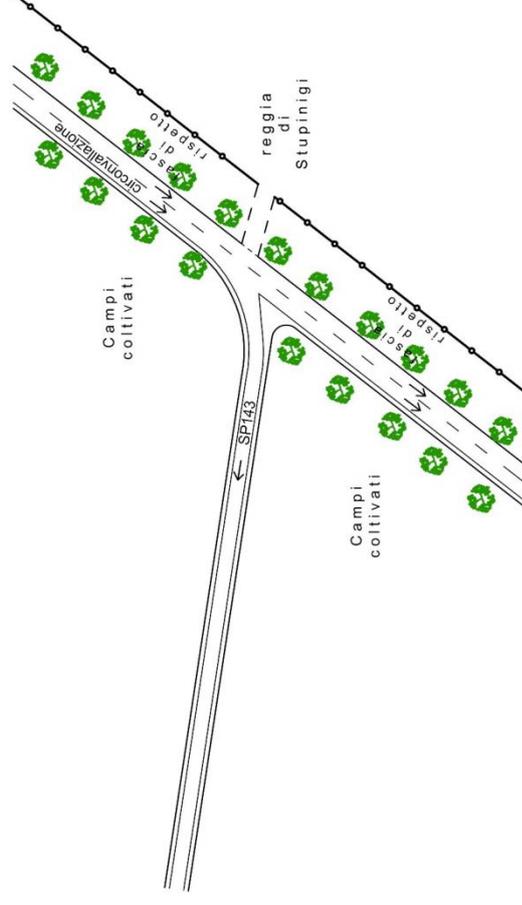
COMUNE: NICHELINO (TO)
TIPOLOGIA: INCROCIO A RASO

PROBLEMATICHE

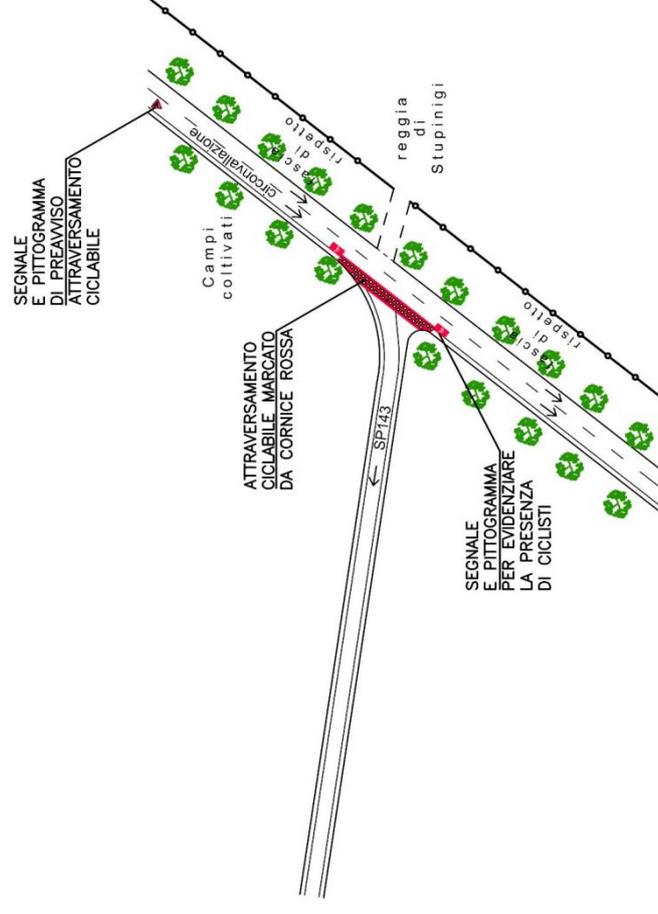
Il circuito di circonvallazione presenta un aspetto troppo viabilistico, con curve, controcurve e rettilinei protetti da guardrail che invitano ad una guida sportiva, favorita dalla presenza delle due corsie poco cariche di traffico. A peggiorare la situazione sono i due innesti verso/da la SP143 direzione Orbassano, nei quali i veicoli uscenti (primo ramo) ed entranti (secondo ramo) possono intralciare pericolosamente il transito dei ciclisti normalmente posti sul margine destro della carreggiata (sia per norma da Codice Stradale che per le opportunità di innesto nel Parco Naturale).

POTENZIALITA'

Con un intervento segnaletico essenziale, si potrebbero creare degli attraversamenti ciclabili lungo l'imbocco degli innesti, anticipati a circa 75 m dal segnale e pittogramma di segnalazione dell'attraversamento ciclabile. L'intera tratta potrebbe avere un'integrazione alla segnalazione della presenza di ciclisti in strada mediante appositi pittogrammi a terra con simboli "bici" integrati in una cornice rossa disposta entro un rettangolo in altezza.



Planimetria dello stato di fatto – viabilità in uscita dall'esedra di Stupinigi



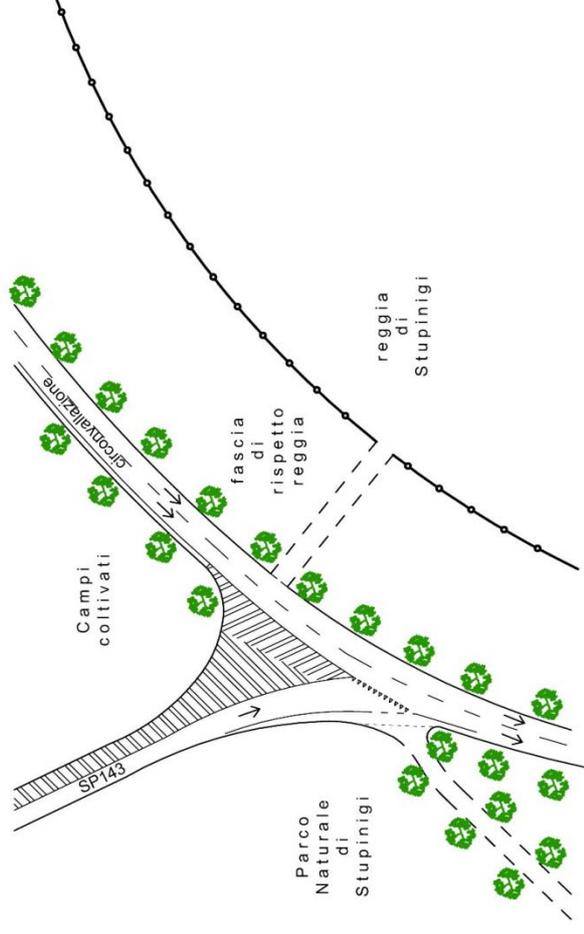
Planimetria con le ipotesi di progetto

PROBLEMATICHE

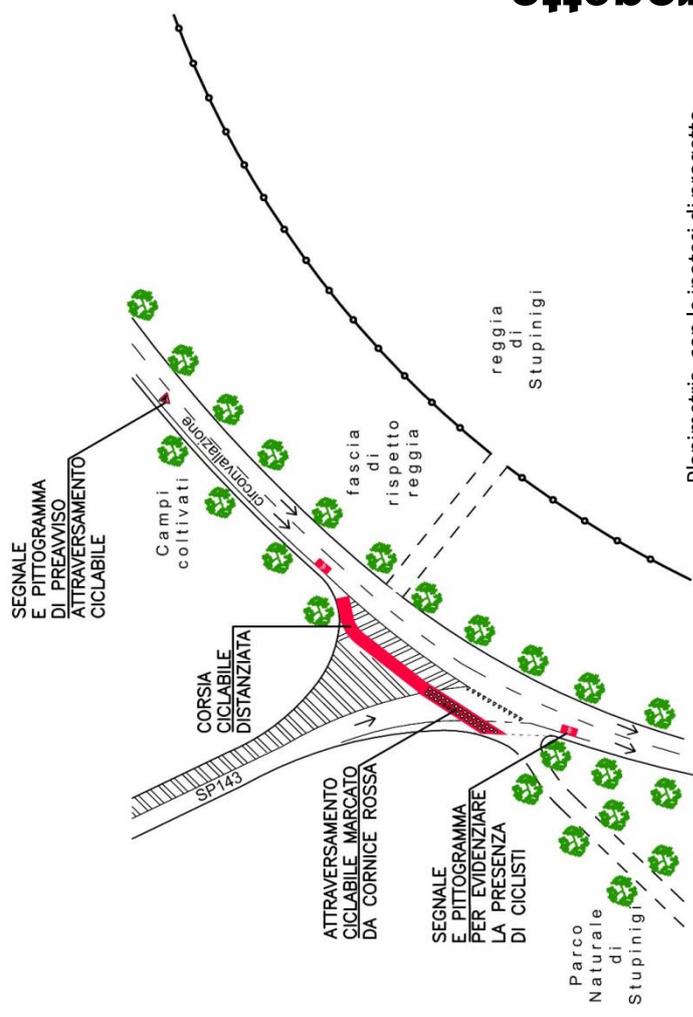
Il circuito di circonvallazione presenta un aspetto troppo viabilistico, con curve, controcurve e rettilinei protetti da guardrail che invitano ad una guida sportiva, favorita dalla presenza delle due corsie poco cariche di traffico. A peggiorare la situazione sono i due innesti verso/da la SP143 direzione Orbassano, nei quali i veicoli uscenti (primo ramo) ed entranti (secondo ramo) possono intralciare pericolosamente il transito dei ciclisti normalmente posti sul margine destro della carreggiata (sia per norma da Codice Stradale che per le opportunità di innesto nel Parco Naturale.

POTENZIALITA'

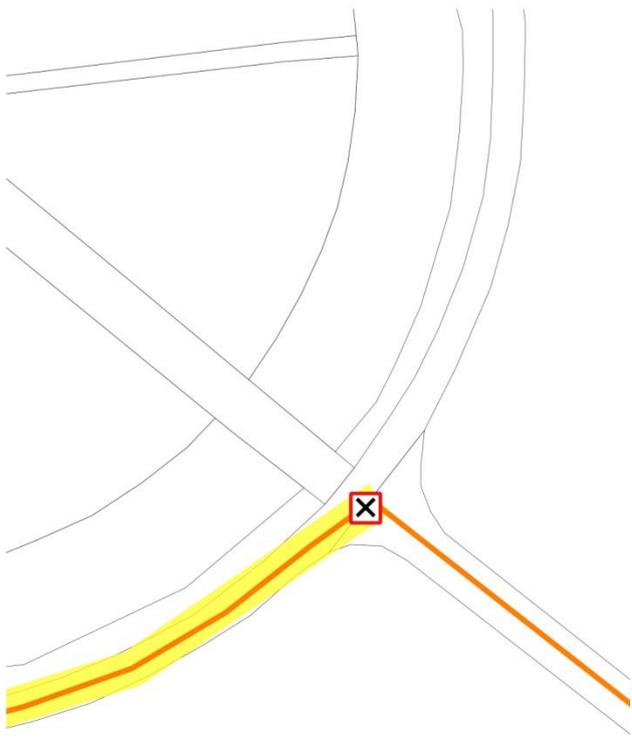
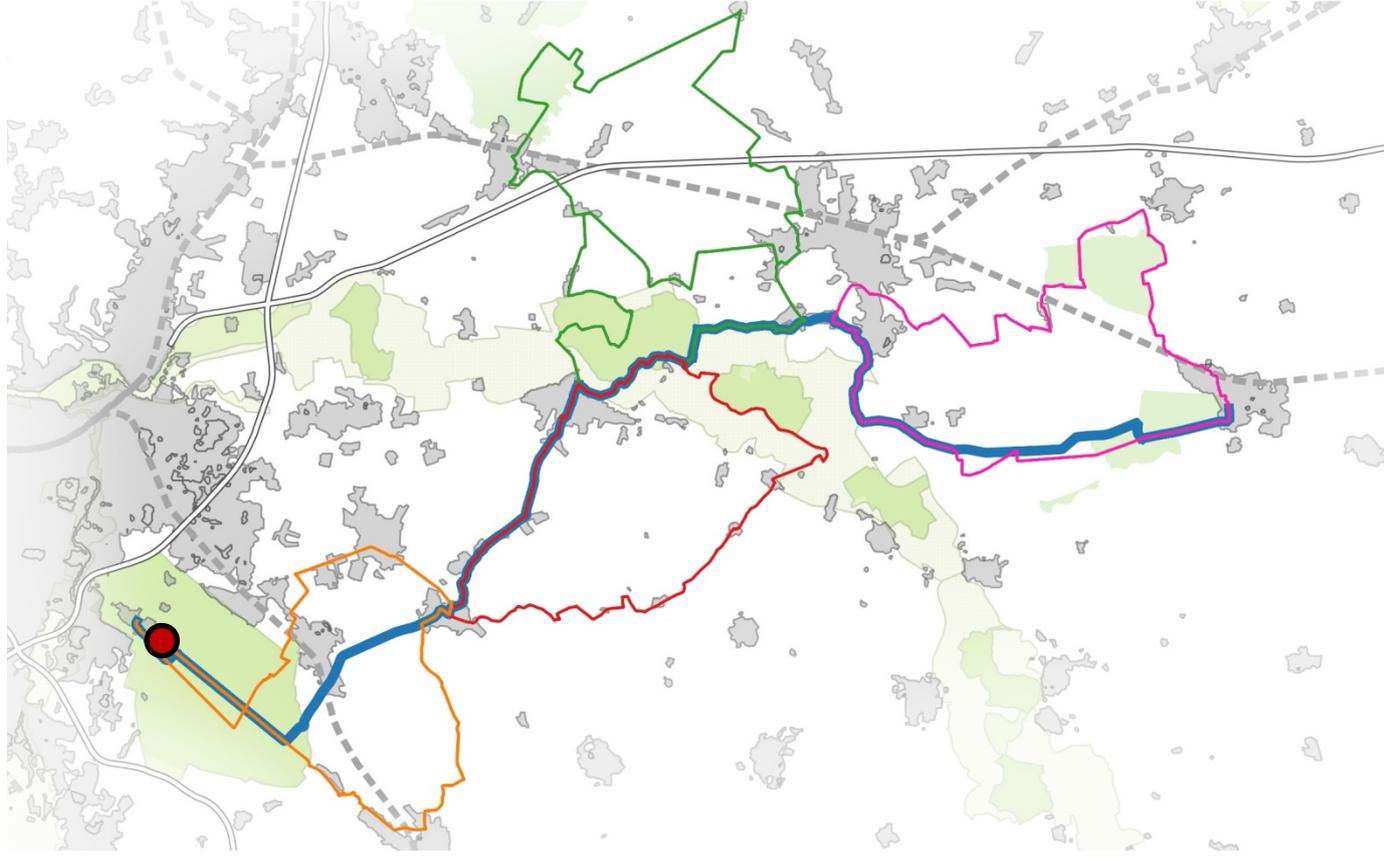
Con un intervento segnaletico essenziale, si potrebbero creare degli attraversamenti ciclabili lungo l'imbocco degli innesti, anticipati a circa 75 m dal segnale e pittogramma di segnalazione dell'attraversamento ciclabile. L'intera tratta potrebbe avere un'integrazione alla segnalazione della presenza di ciclisti in strada mediante appositi pittogrammi a terra con simboli "bici" integrato in una cornice rossa disposta entro un rettangolo in altezza.



Planimetria dello stato di fatto – viabilità in entrata sull'esedra di Stupinigi



Planimetria con le ipotesi di progetto



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale

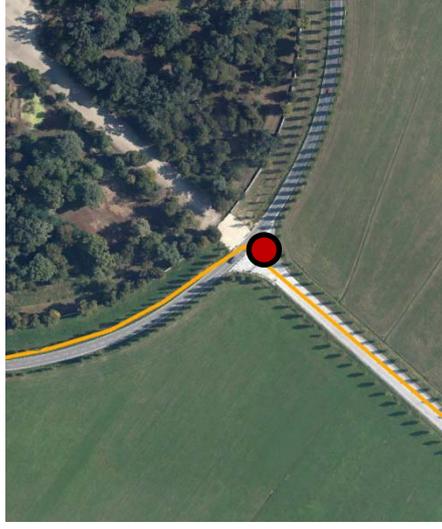


Foto aerea



Foto dell'incrocio relativo al parco di Stupinigi

DATI GENERALI:

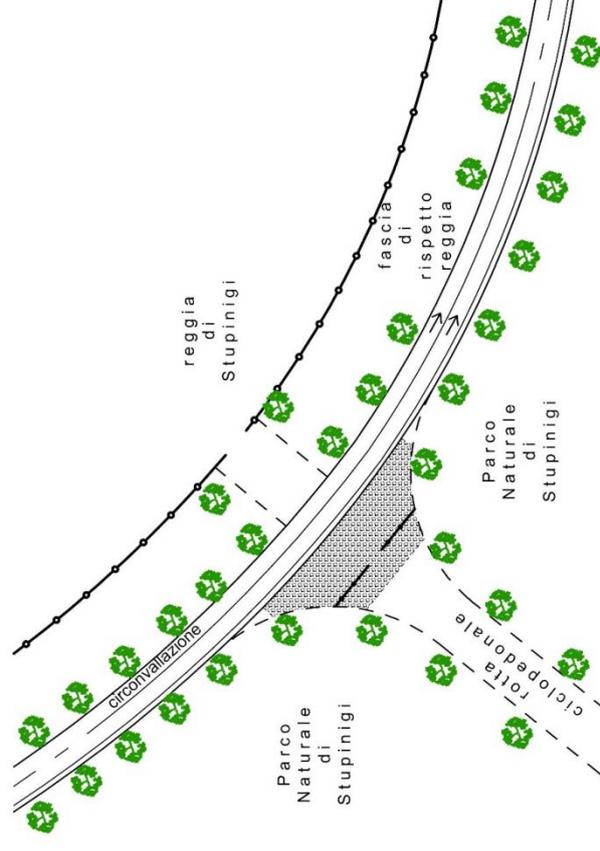
COMUNE: NICHELINO (TO)
TIPOLOGIA: INCROCIO A RASO

PROBLEMATICHE

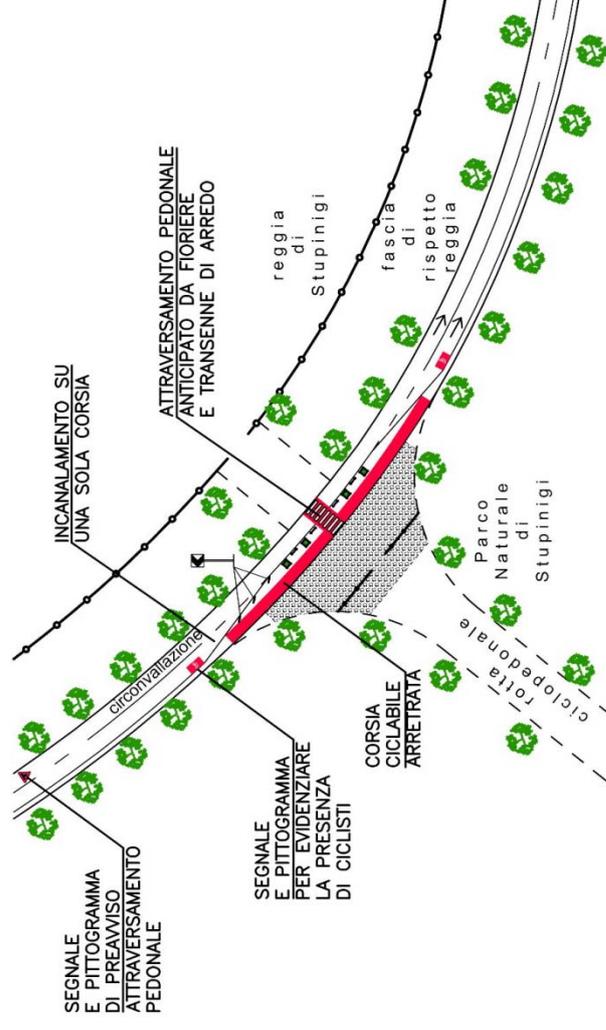
Il circuito di circonvallazione, con le problematiche suddette, presenta il suo punto di massima velocità proprio nei pressi della rotta di caccia principale, ex innesto al rettilineo della vecchia statale per Pinerolo. Nel caso venisse ripristinata la connessione tra il parco interno della Palazzina di Caccia e questa rotta principale, ci potrebbero essere serie problemi di incolumità degli utenti deboli turisti.

POTENZIALITA'

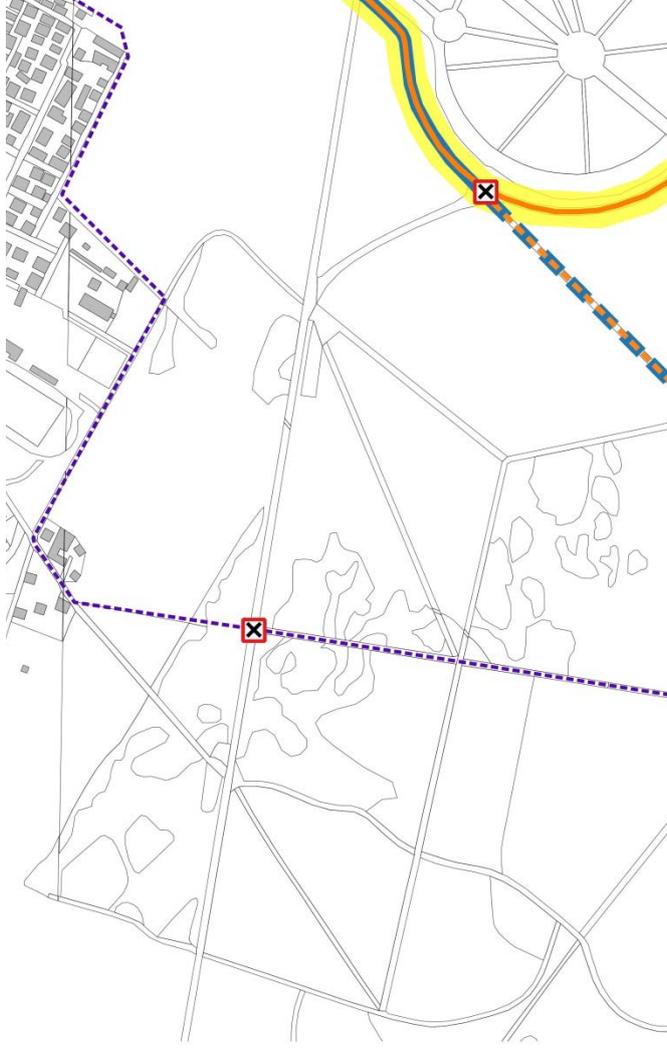
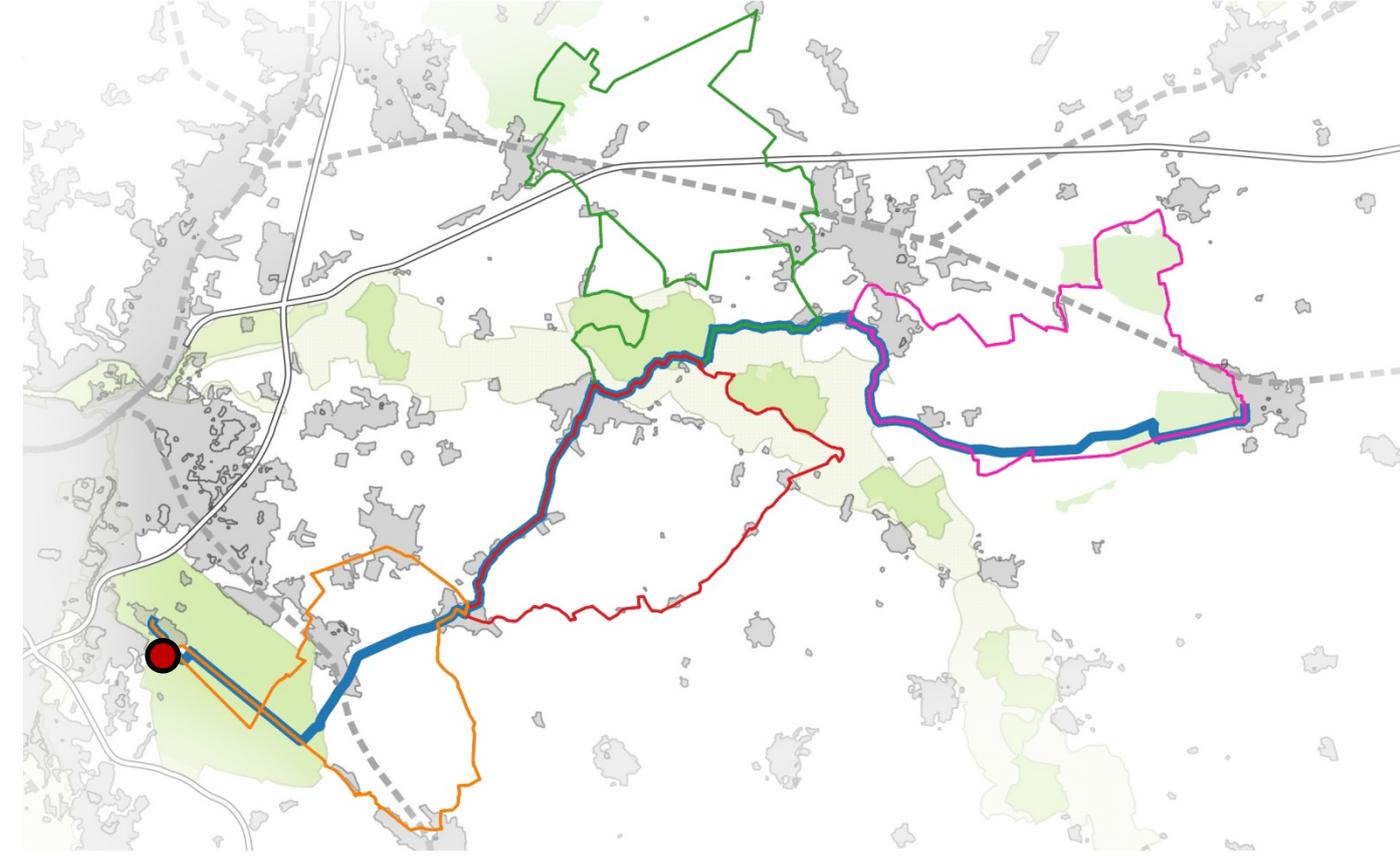
Riducendo puntualmente le corsie da due ad una sola, lasciando quella più interna, e collocando un evidente attraversamento pedonale in continuità della rotta, si potrebbero ridurre sia le velocità che i rischi dei pedoni. Con l'integrazione di fioriere mobili e transenne, la qualificazione del nodo creerebbe ulteriori cautele, mentre sul margine più esterno si potrebbe comunque lasciare un varco ciclabile, quindi protetto.



Planimetria dello stato di fatto – viabilità sull'esedra di Stupinigi



Planimetria con le ipotesi di progetto



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale

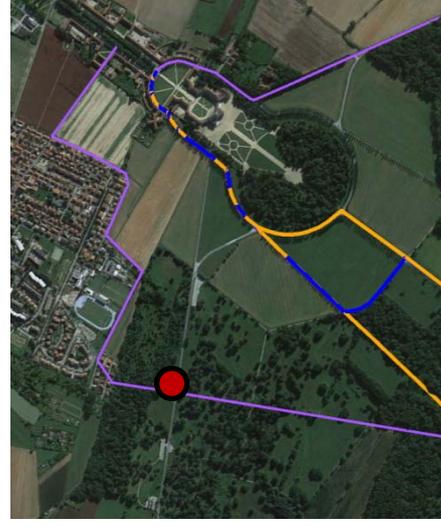


Foto aerea

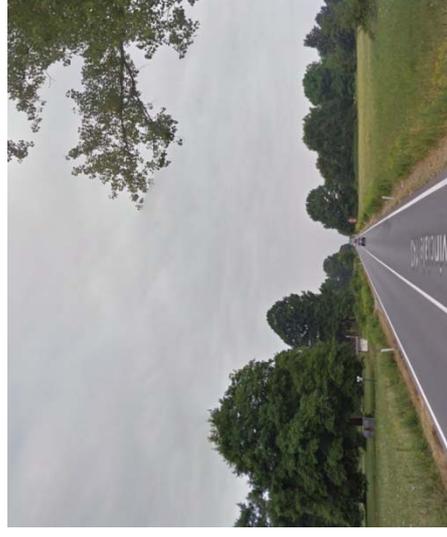


Foto incrocio a raso lungo la SP143

DATI GENERALI:

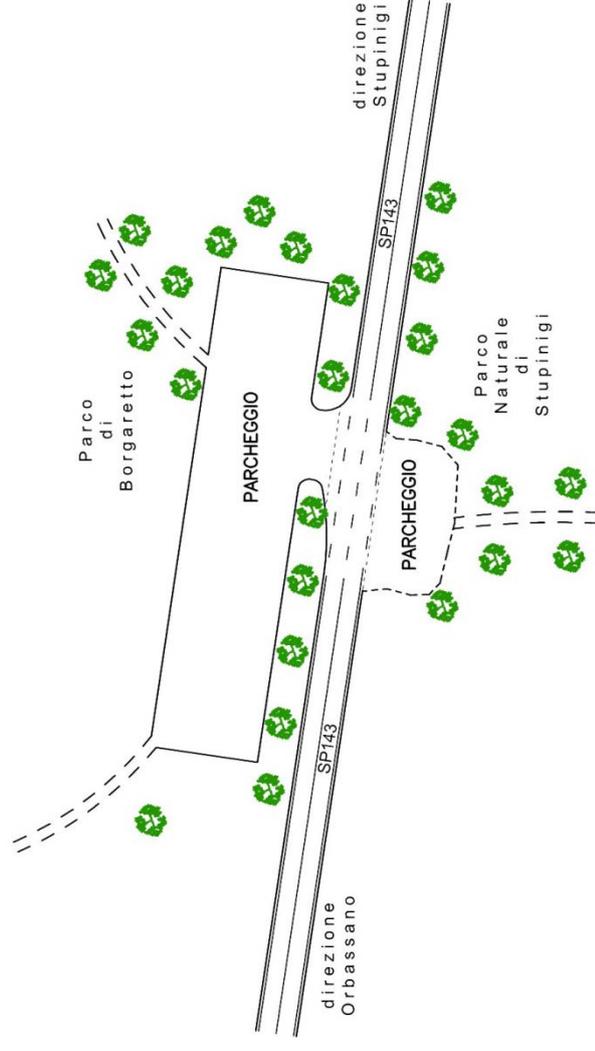
COMUNE: NICHELINO
TIPOLOGIA: INCROCIO A RASO

PROBLEMATICHE

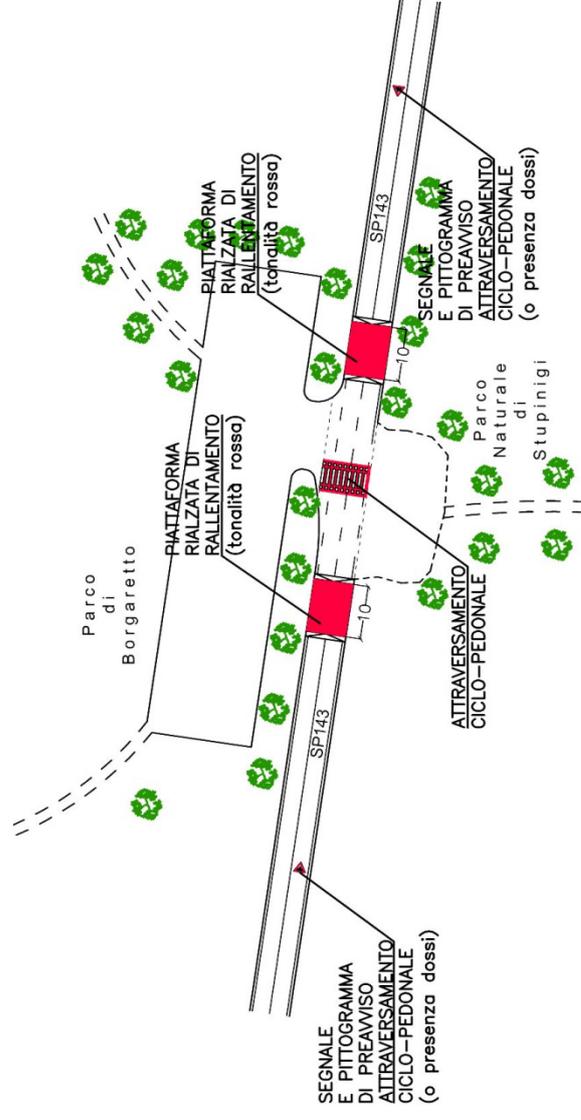
L'asta della direttrice per Orbassano subisce il transito in velocità a causa del rettilineo, proprio nel punto di innesto ciclo-pedonale tra Borgaretto ed il Parco di Stupinigi. I parcheggi laterali sono poco segnalati e l'ingresso/uscita dagli stessi risulta quindi pericoloso.

POTENZIALITA'

Anche se sarebbe auspicabile un'unica piattaforma rialzata, questa non è attuabile in quanto i parcheggi laterali sono adiacenti la carreggiata, per cui vi sarebbero problemi di gestione delle quote. Sarebbe quindi ipotizzabile l'inserimento di due brevi piattaforme rialzate di anticipo ai due parcheggi, da collegare con un attraversamento ciclo-pedonale rafforzante l'itinerario dolce.

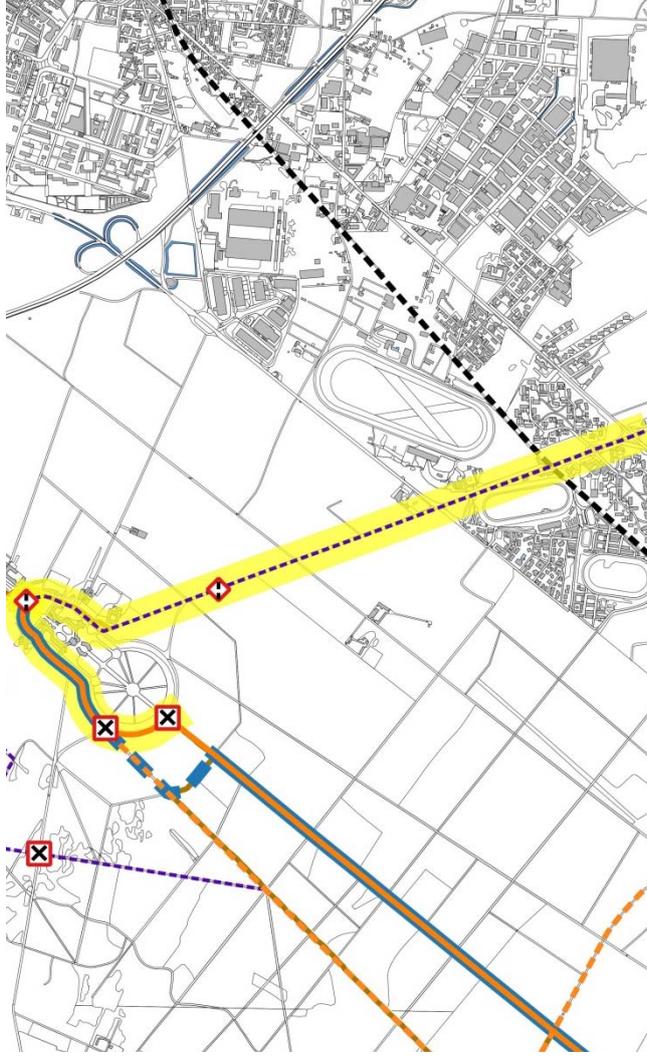
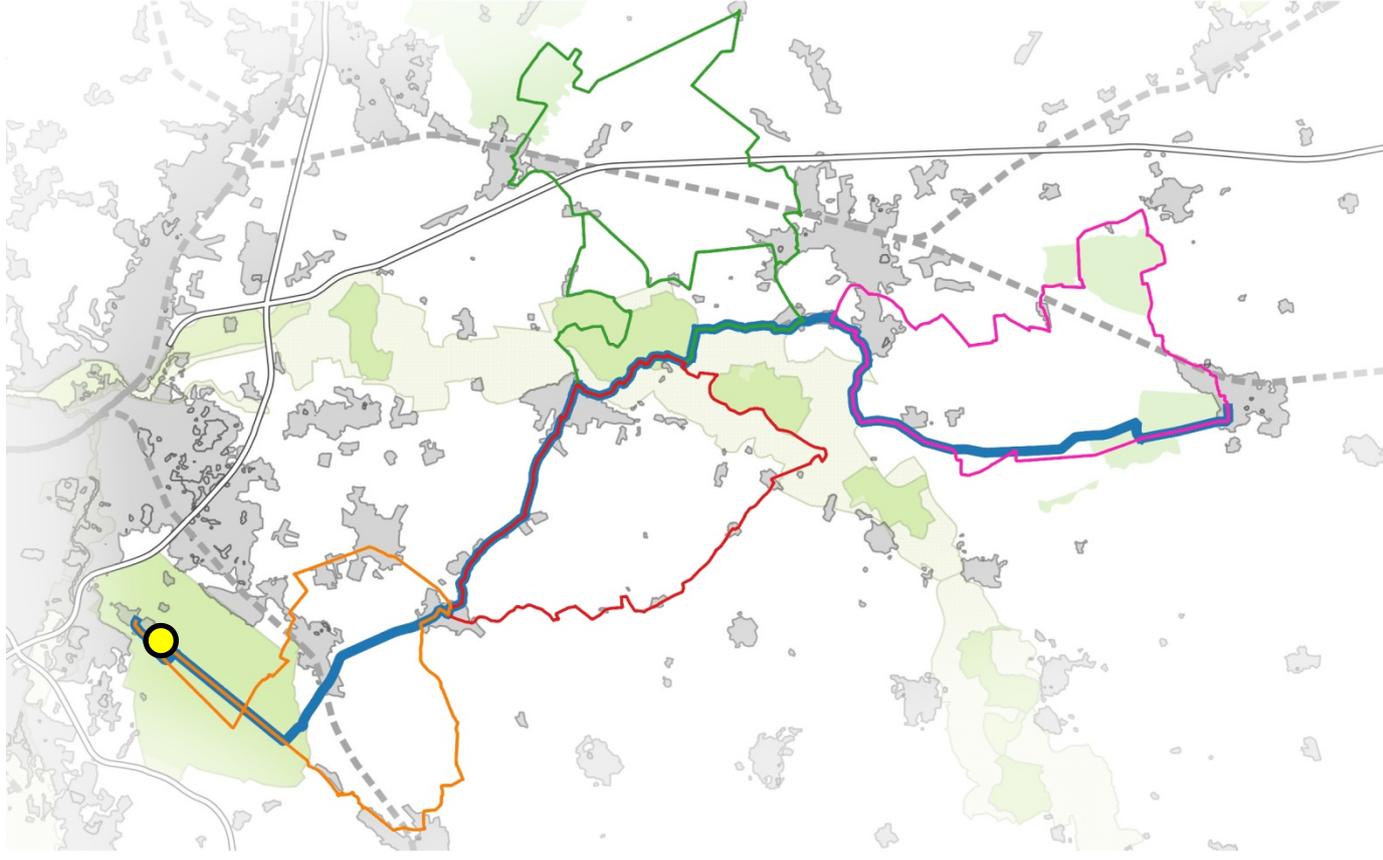


Planimetria dello stato di fatto – viabilità in entrata sull'esedra di Stupinigi



OPERE IN PROGETTO: ATTRAVERSAMENTI RIALZATI
STIMA DEI COSTI: 30.000€

Planimetria con le ipotesi di progetto



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale



Foto aerea



Foto tratto Esedra Stupinigi

DATI GENERALI:

COMUNE: NICHELINO E VINOVO (TO)

TIPOLOGIA: TRATTO EXTRAURBANO E URBANO

LUNGHEZZA: 3.140 m

PROBLEMATICHE

L'uscita dall'esedra di Stupinigi in direzione Vinovo necessita di un collegamento ciclabile, che consentirebbe il raccordo con la pista ciclabile esistente nel centro urbano di Vinovo.

POTENZIALITA'

Dal punto di vista progettuale tale percorso potrebbe essere realizzato con un pista ciclabile in sede protetta a doppio senso, della larghezza di 2,5 m, con le medesime caratteristiche di quella esistente. Si tratta di un a ciclabile di tipo «urbano», con elementi dissuasori, cordolature, aiuole a verde, eventualmente panchine per la sosta. In questo senso si garantirebbe unitarietà all'intero percorso ciclabile tra Vinovo e la Palazzina di Caccia di Stupinigi.



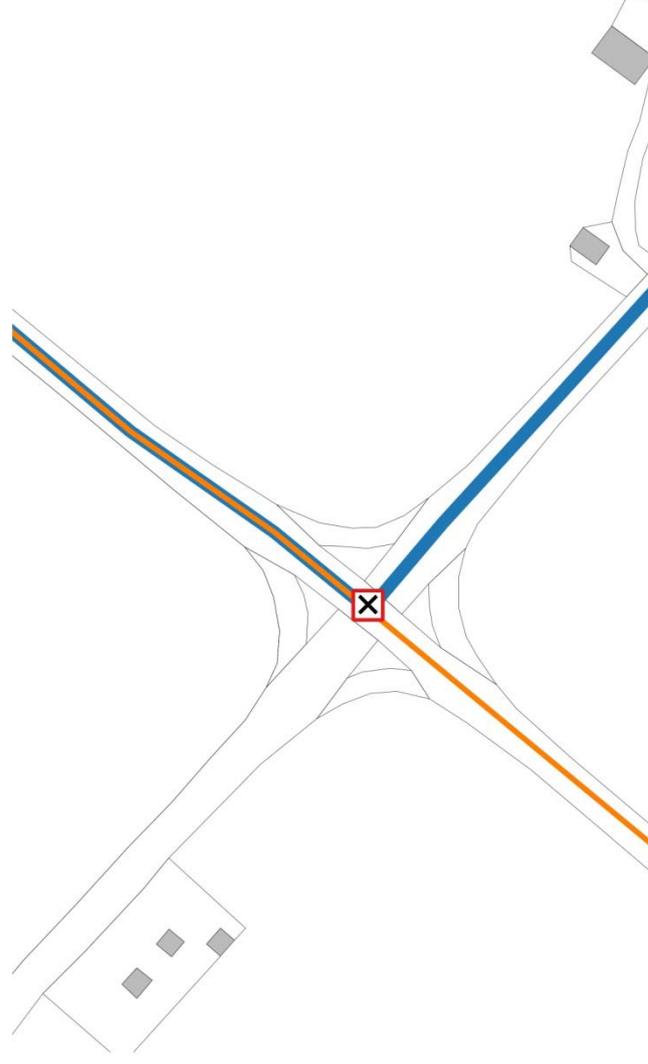
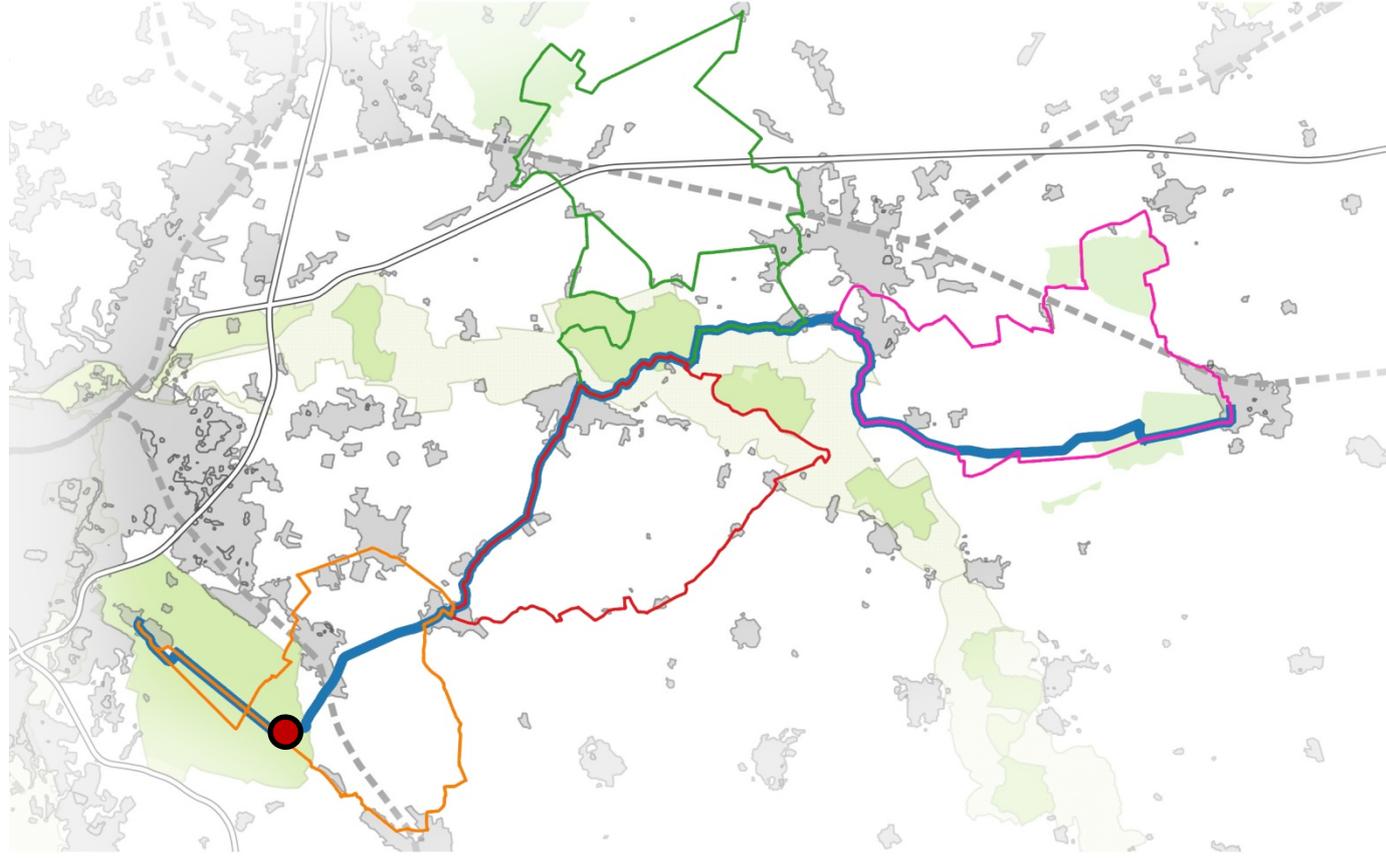
Foto aerea con identificazione del tratto in progetto



Immagine esemplificativa riguardante il tratto di pista ciclabile esistente

SCHEDE CRITICITA'

COMUNE: CANDIOLO



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale

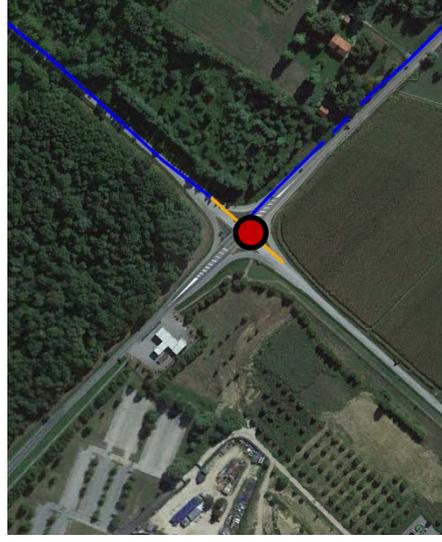


Foto aerea



Foto dell'incrocio tra il parco di Stupinigi e la SP142

DATI GENERALI:

COMUNE: CANDIOLO (TO)

TIPOLOGIA: INCROCIO A RASO

INCROCIO | PARCO STUPINIGI - SP142

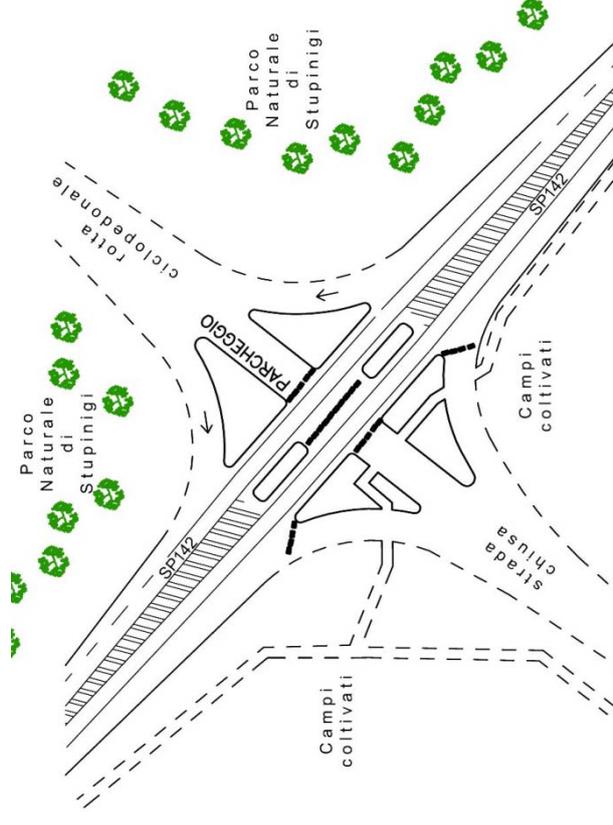
Cand 01

PROBLEMATICHE

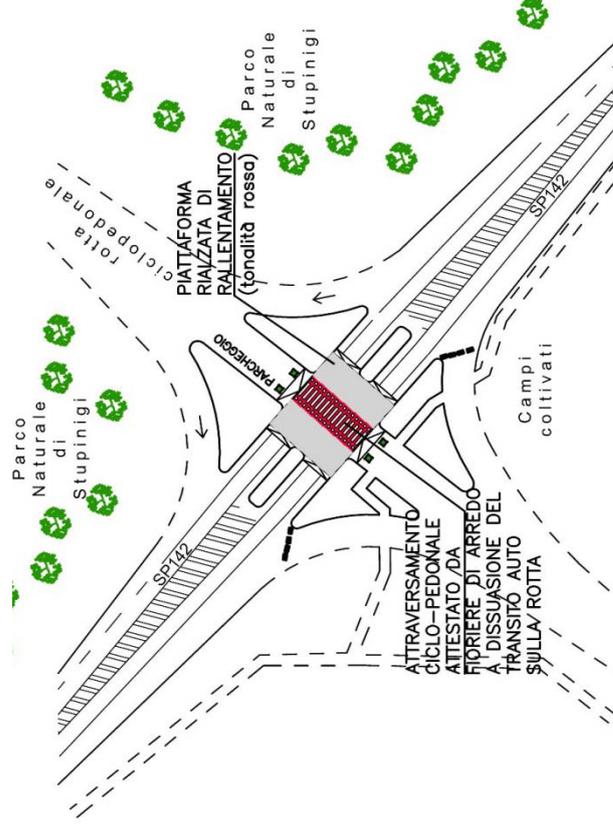
L'innesto della rotta principale di Stupinigi sulla SP142 presenta attualmente un aspetto trascurato, con new jersey che evitano l'accesso dai rami principali, mentre il ramo nord è accessibile lateralmente come parcheggio turistico.

POTENZIALITA'

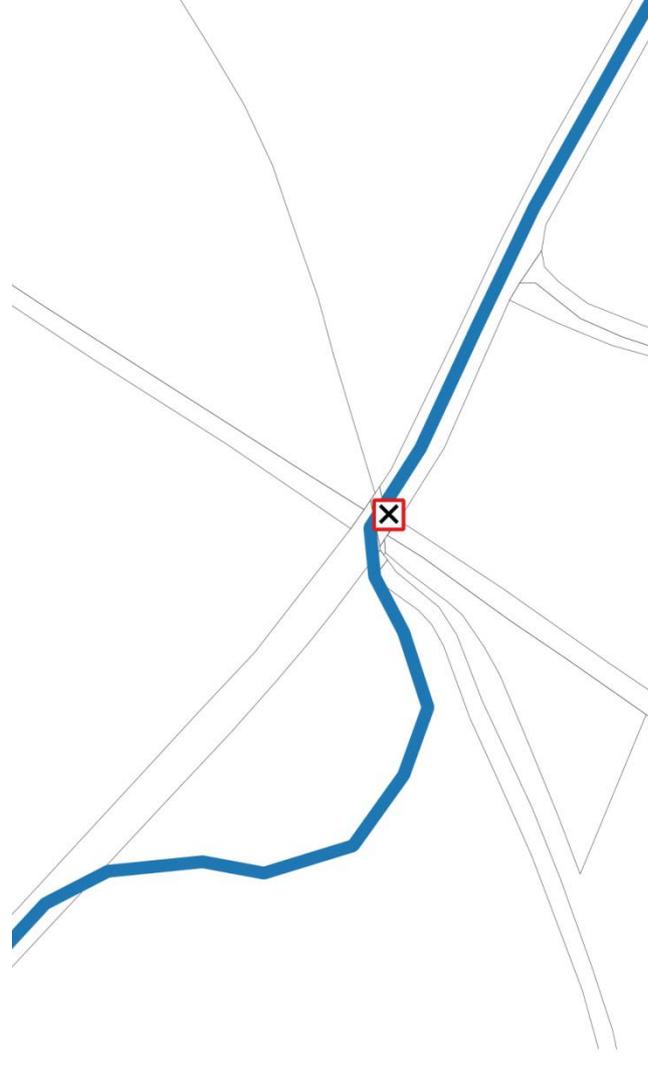
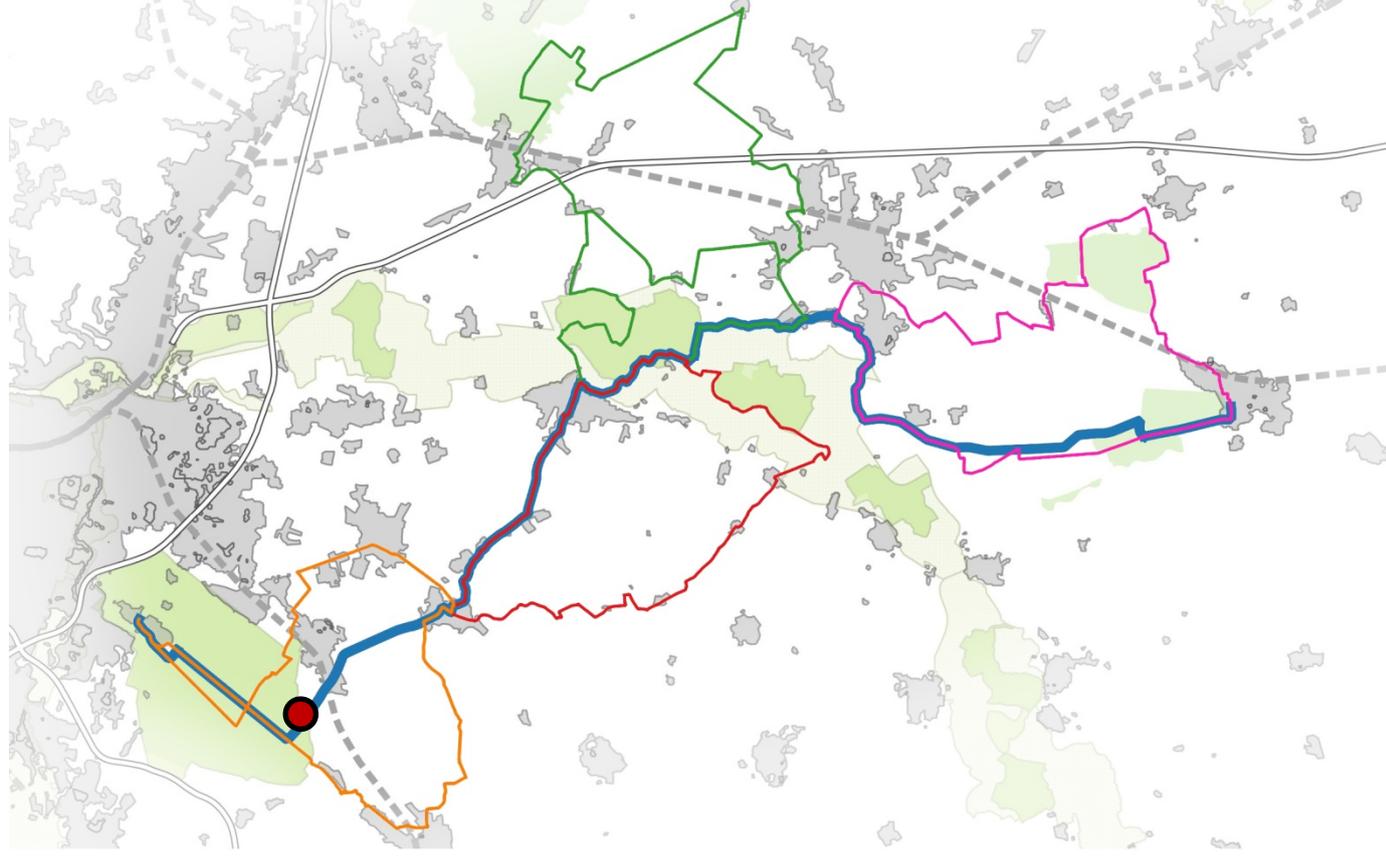
Tramite una piattaforma rialzata si potrebbe collocare l'attraversamento ciclopedonale per assicurare l'incolumità degli utenti deboli. Vista la presenza dell'area naturale, sarebbe opportuno arricchire l'intervento con elementi di arredo (fioriere e transenne).



Planimetria dello stato di fatto – intersezione con la strada SP142



Planimetria con le ipotesi di progetto



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale

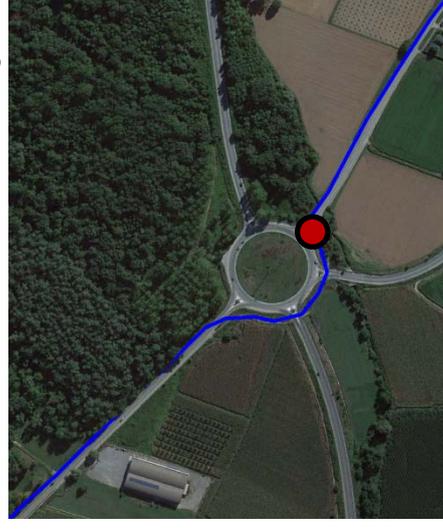


Foto aerea



Foto della rotonda sulla SP142

DATI GENERALI:

COMUNE: CANDIOLO (TO)

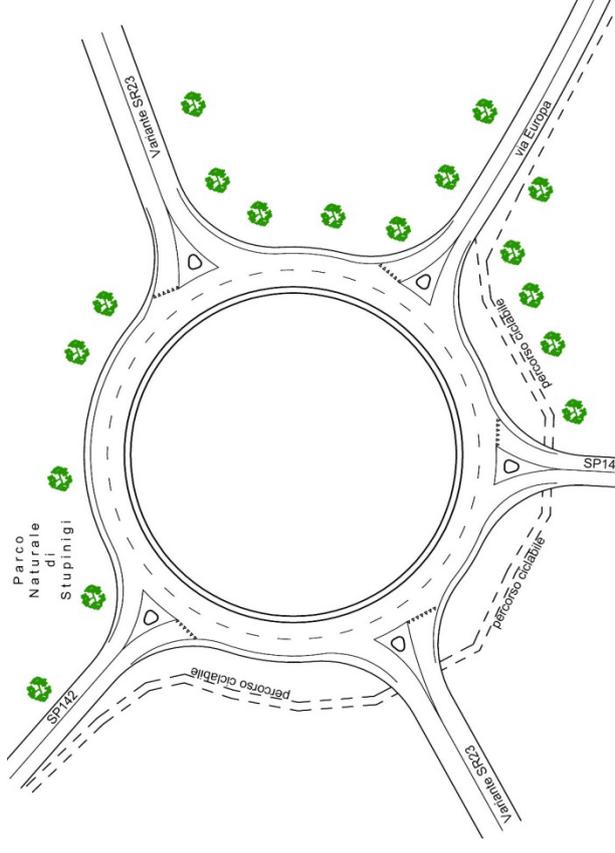
TIPOLOGIA: ROTONDA

PROBLEMATICHE

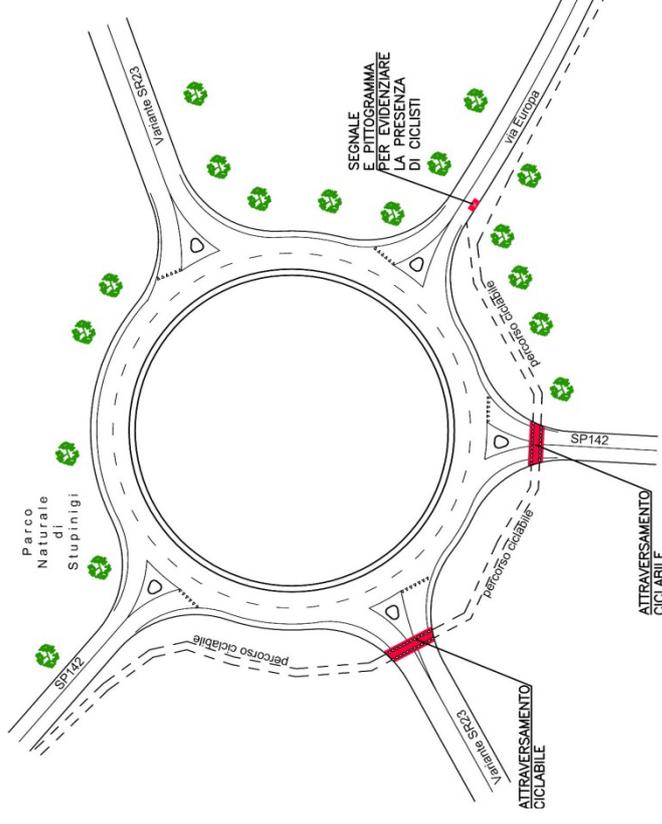
Il percorso ciclabile intorno alla grande rotonda della Variante di Stupinigi all'incrocio con la SP142 è organizzato su uno sterrato lungo il margine sud. Mancano però gli attraversamenti ciclabili segnalati da apposita segnaletica verticale e orizzontale.

POTENZIALITA'

Si prevedono gli attraversamenti ciclabili lungo i rami della rotonda, in modo da assicurare la percorrenza da/verso Candiolo.

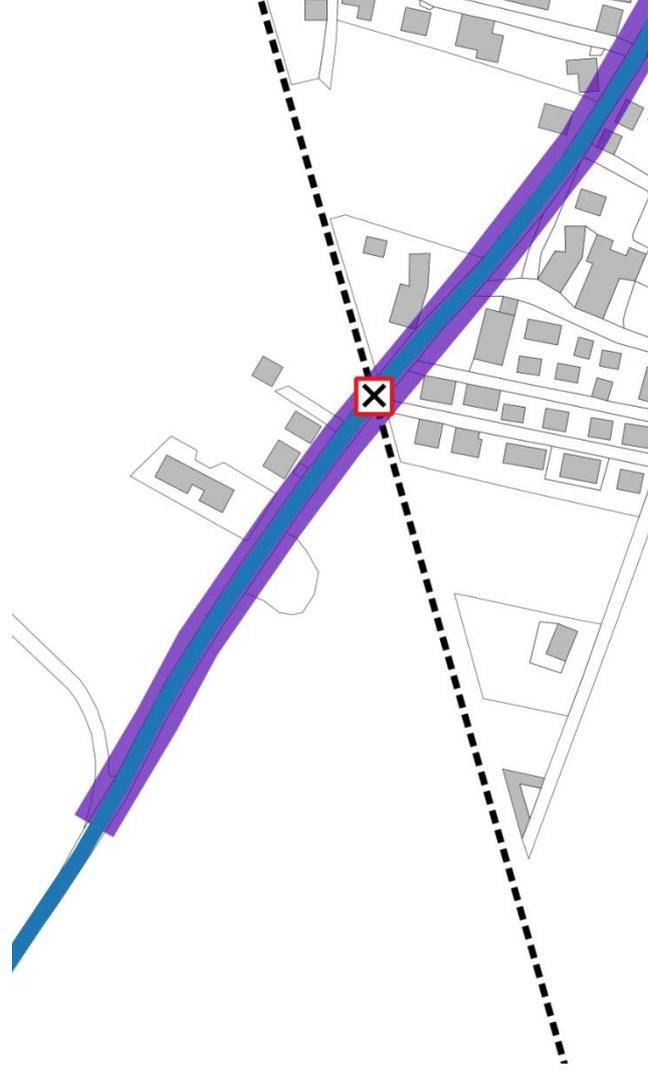
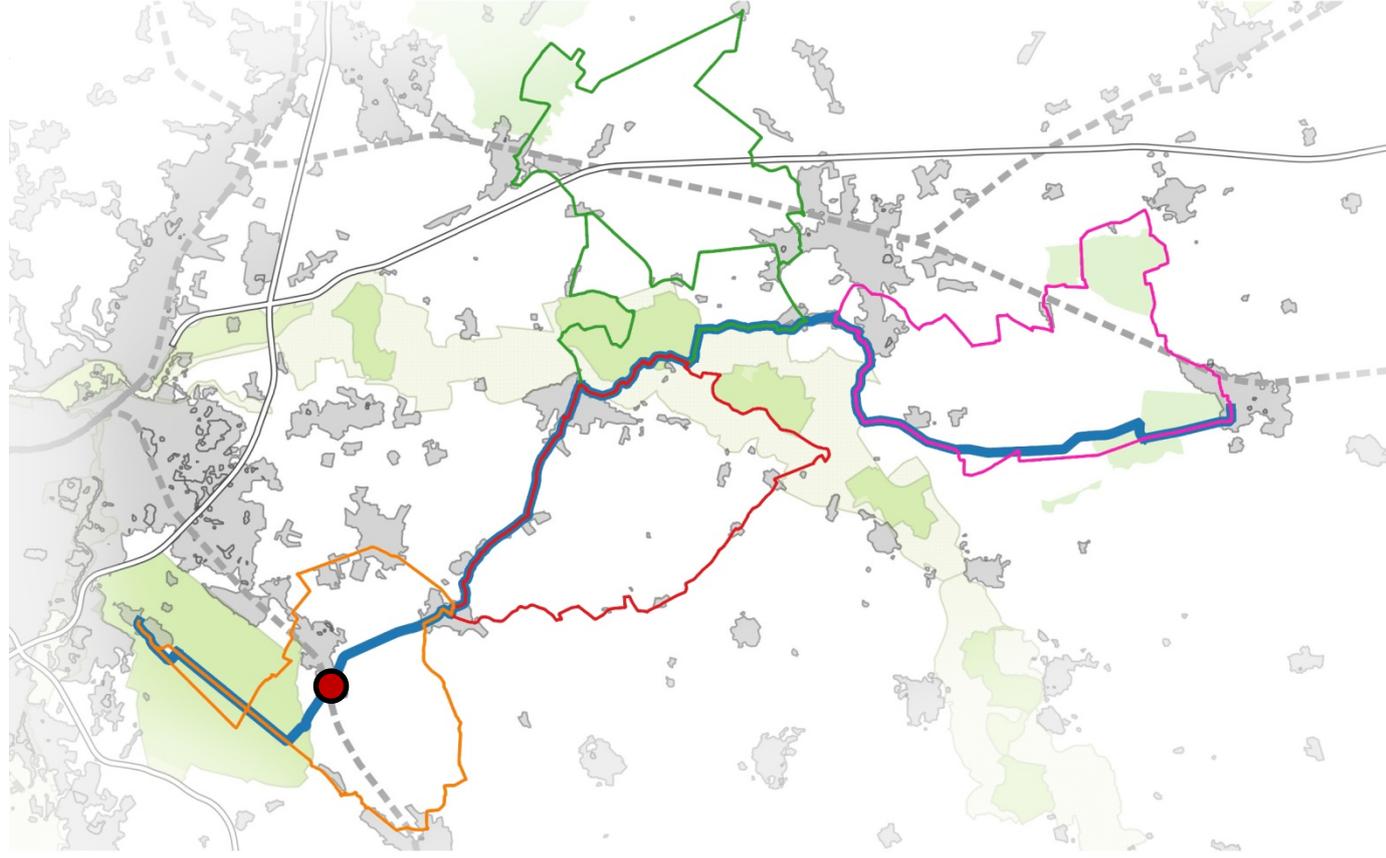


Planimetria dello stato di fatto – SP142-Viale Europa



Planimetria con le ipotesi di progetto

OPERE IN PROGETTO: SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE
STIMA DEI COSTI: 5.000€



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale

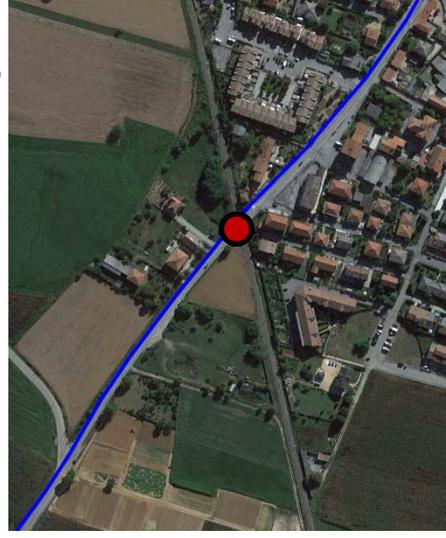


Foto aerea



Foto dell'intersezione con la ferrovia a Candiole

DATI GENERALI:

COMUNE: CANDIOLO (TO)

TIPOLOGIA: ATTRAVERSAMENTO FERROVIARIO

PROBLEMATICHE

L'attraversamento del sedime ferroviario è già opportunamente segnalato con passaggio a livelli automatizzato.

POTENZIALITA'

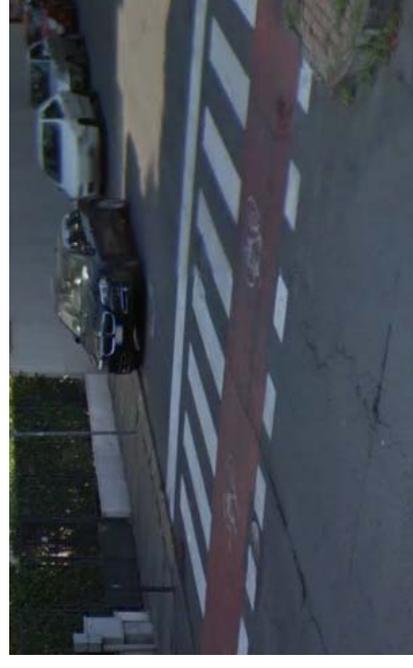
Considerata la presenza dei binari , non è possibile adottare soluzioni con dossi rialzati. Si possono prendere in considerazione ipotesi di progetto con installazione di segnaletica orizzontale e verticale, per segnalare agli automobilisti in transito la presenza di ciclisti.



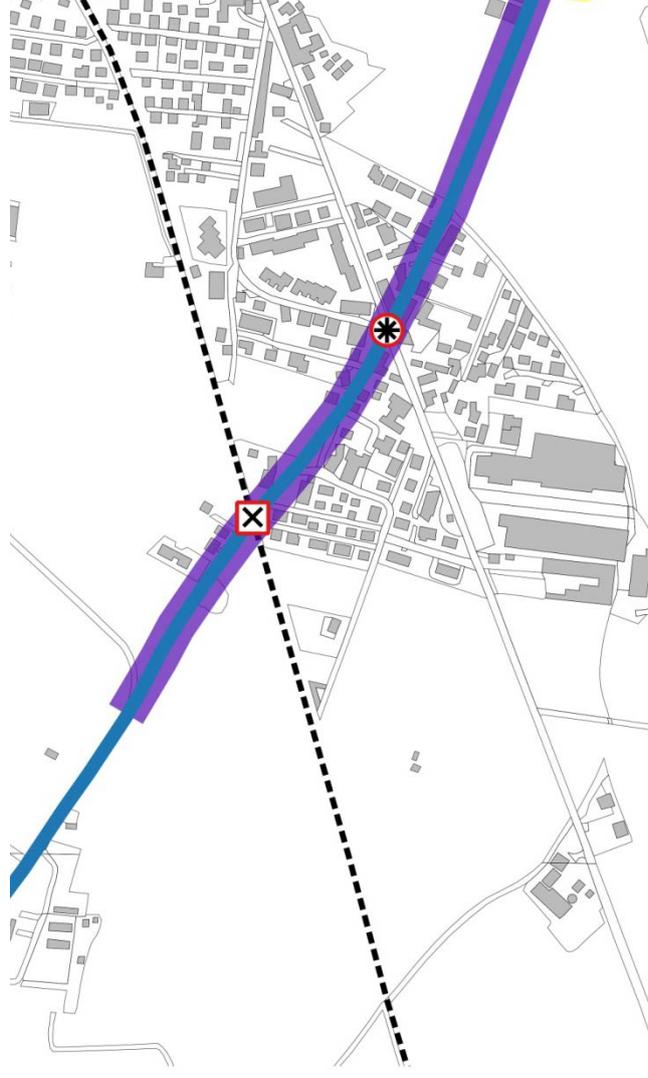
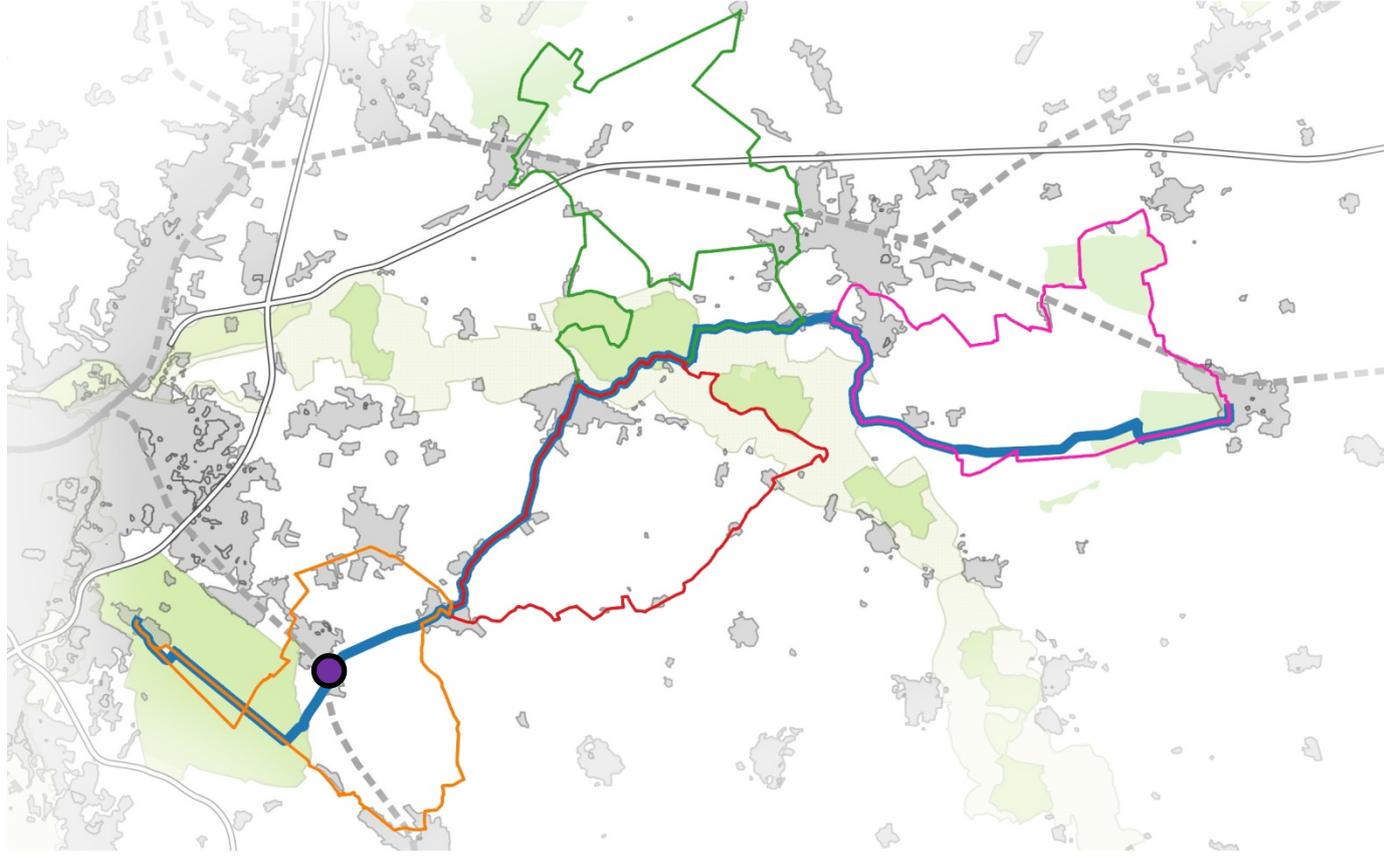
Segnaletica verticale che è possibile adottare in tale contesto



Segnaletica verticale turistica



Segnaletica orizzontale



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale

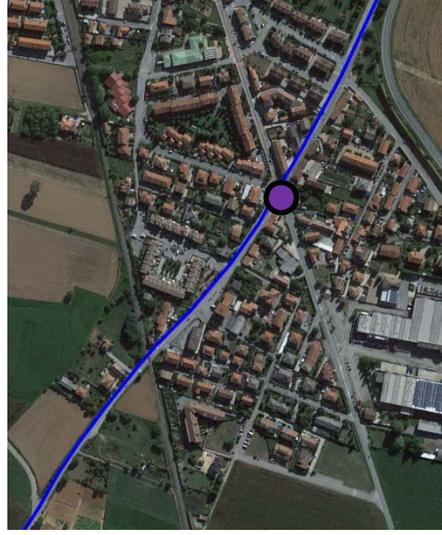


Foto aerea



Foto dell'attraversamento di Candiole

DATI GENERALI:

COMUNE: CANDIOLO (TO)

TIPOLOGIA: ATTRAVERSAMENTO CENTRO URBANO

LUNGHEZZA: 1.097 m

PROBLEMATICHE

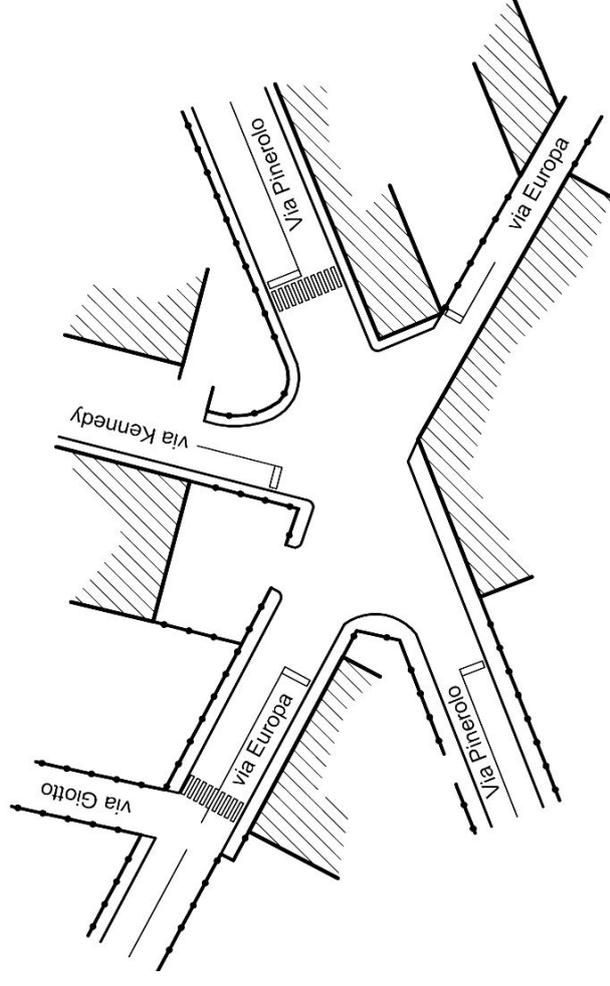
La tratta interna all'abitato di Candiolo presenta un traffico limitato lungo un comodo rettilineo, quindi meglio gestibile rispetto alle tratte extra-urbane.

POTENZIALITA'

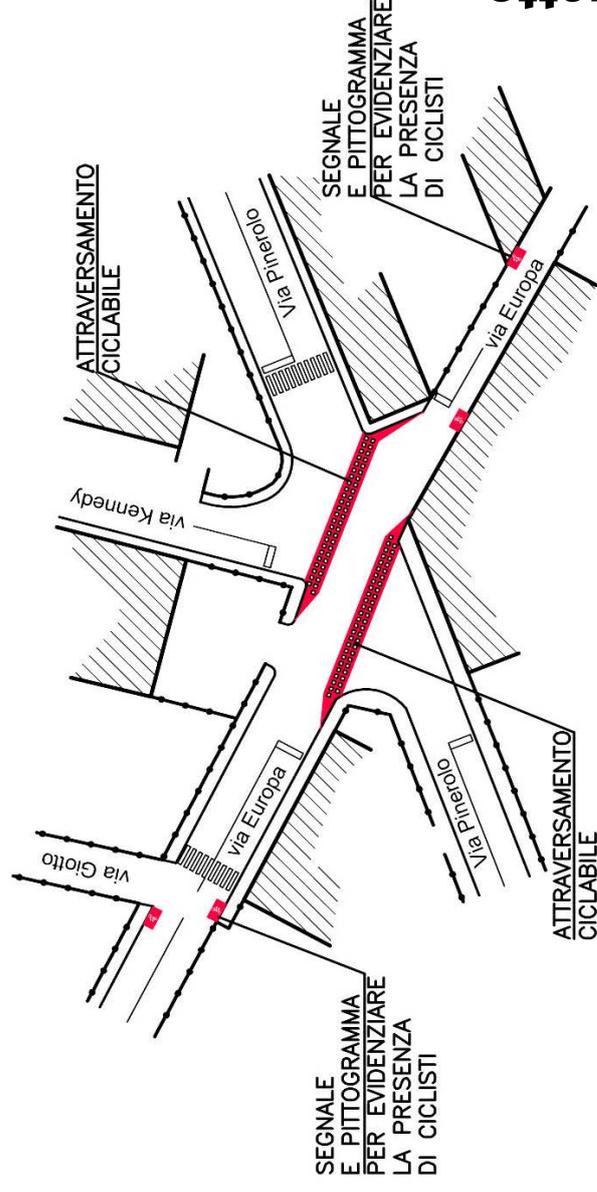
L'incrocio semaforizzato interno all'abitato di Candiolo, tra via Europa e via Pinerolo, può essere gestito a livello ciclabile con due attraversamenti paralleli in senso est-ovest, uno per senso di marcia. Lungo l'asta di itinerario, si prevedono solo pittogrammi bici marcati con cornice fissa, connessi all'apposito segnale.

SOLUZIONI PER I TRATTI URBANI

Nel tratto urbano risulta abbastanza problematico l'inserimento di un nuovo sedime ciclabile, dedicato alla mobilità ciclopedonale, in relazione alla conformazione delle strade esistenti e alle ridotte dimensioni delle carreggiate. In questo senso le soluzioni progettuali che possono essere messe in atto riguardano la segnaletica orizzontale e verticale, la realizzazione di piattaforme rialzate che rallentino la velocità dei veicoli, accorgimenti puntuali in prossimità delle intersezioni più pericolose. In linea generale possono essere adottate misure che permettano la circolazione delle automobili e dei ciclisti in sede promiscua, rendendo compatibile la mobilità veicolare con quella più «lenta» legata all'uso delle biciclette.



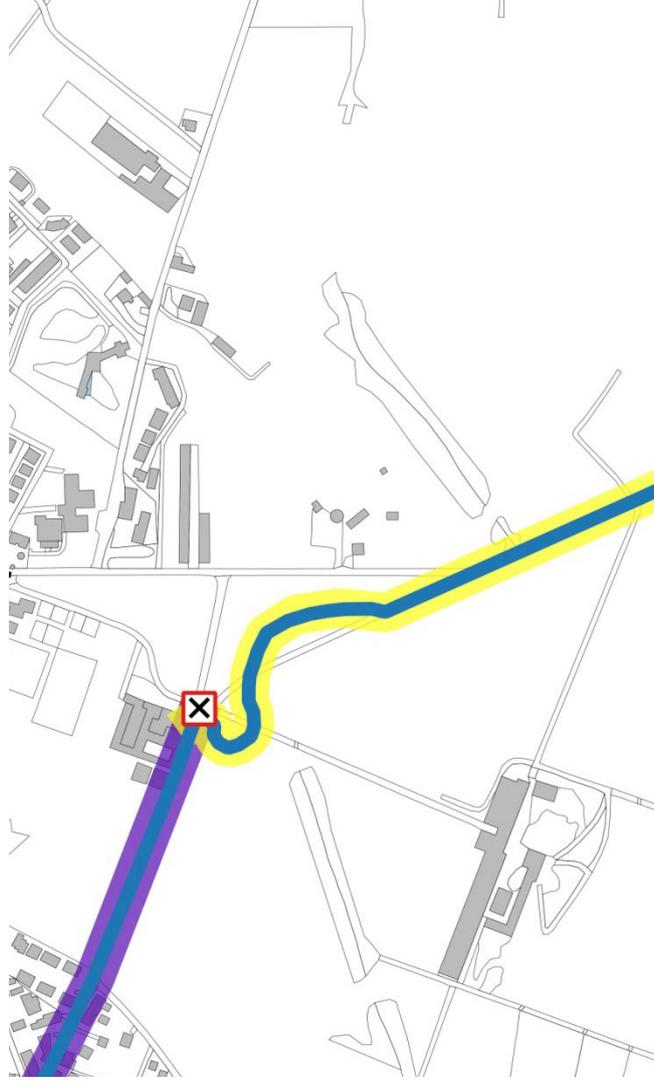
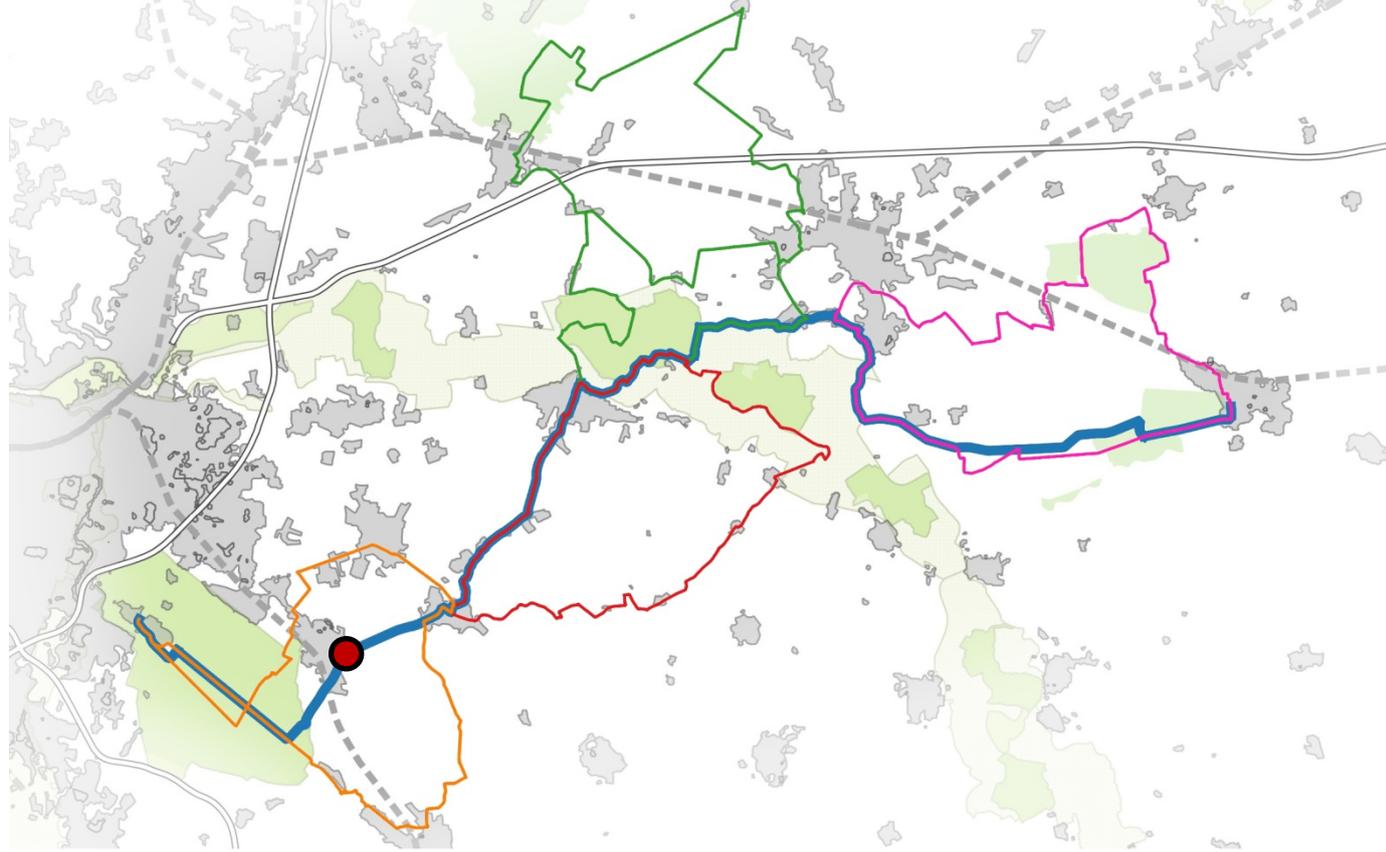
Planimetria dello stato di fatto



OPERE IN PROGETTO: SEGNALETICA ORIZZONTALE – VERTICALE ATTRAVERSAMENTI E ROTONDA

STIMA DEI COSTI: 80.000€

Planimetria con le ipotesi di progetto



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale



Foto aerea



Foto dell'incrocio SP142 e Variante Candiole

DATI GENERALI:

COMUNE: CANDIOLO (TO)
TIPOLOGIA: ROTONDA

PROBLEMATICHE

La rotonda nei pressi della cascina Motta, in prossimità del centro urbano di Candiolo necessita di interventi progettuali di modesta entità, limitati agli attraversamenti sulla rotonda. Sono infatti già presenti sedimi dedicati per i pedoni sui margini della rotonda.

POTENZIALITA'

La soluzione progettuale prevede infatti l'installazione di segnaletica verticale e orizzontale su tutti i lati della rotonda, per consentire l'attraversamento in sicurezza dei ciclisti.



Segnaletica verticale che è possibile adottare in tale contesto



Segnaletica verticale turistica

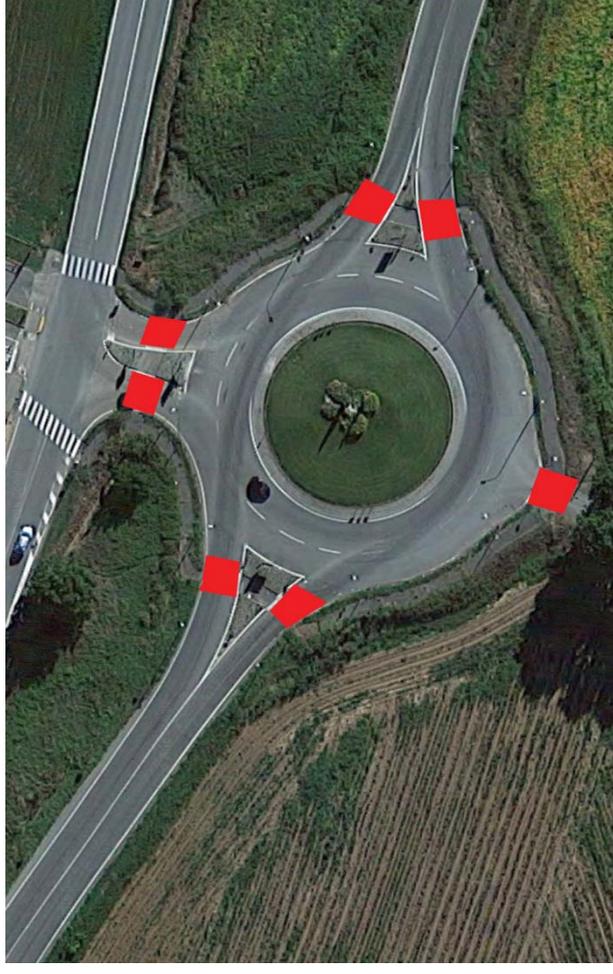
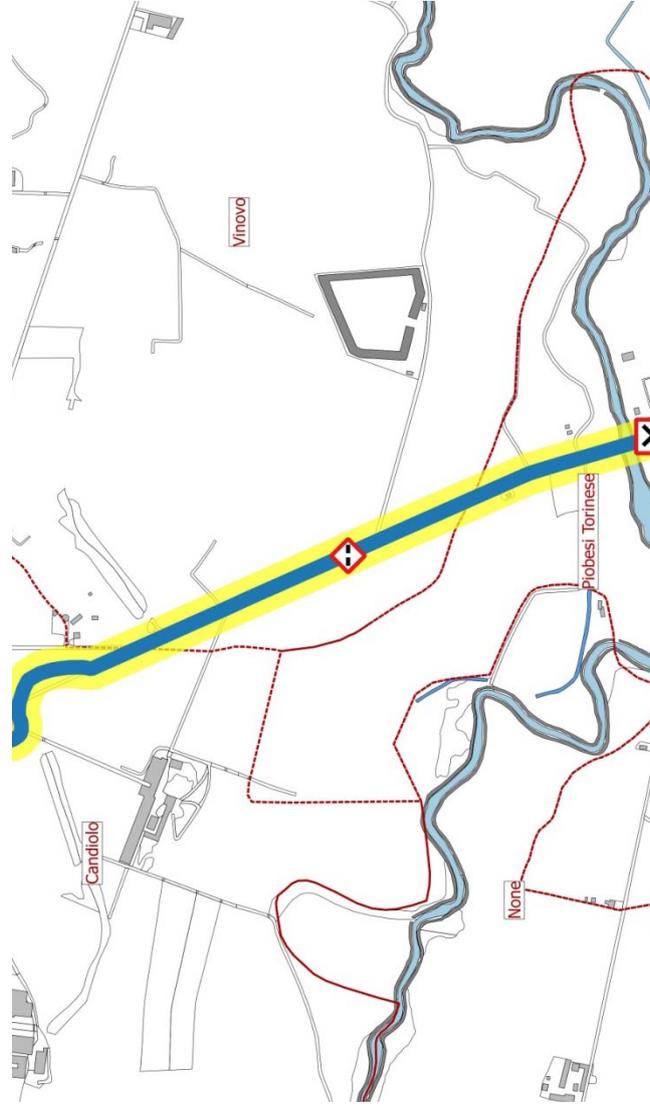
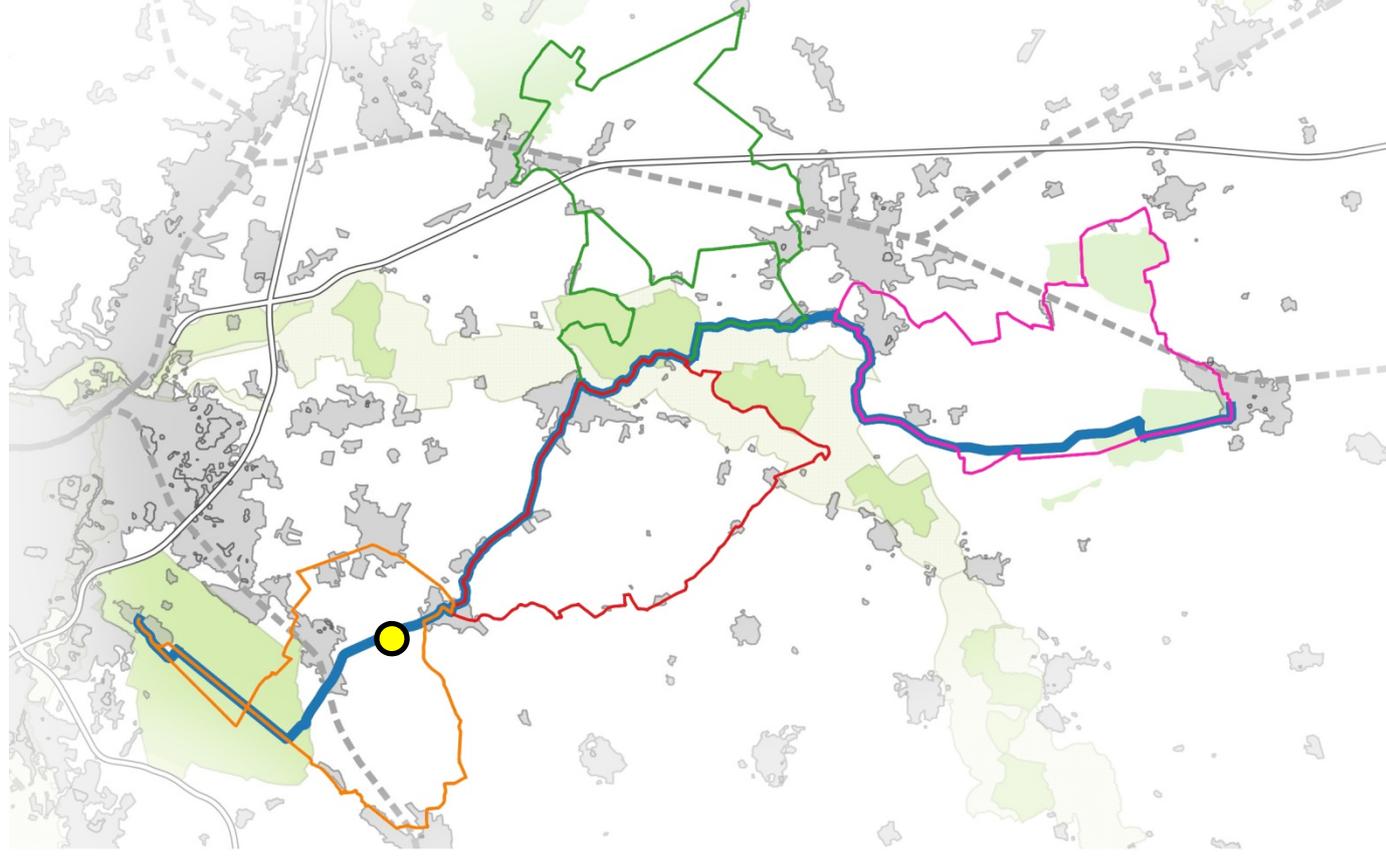


Foto aerea con inserimento degli attraversamenti ciclabili in progetto



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale

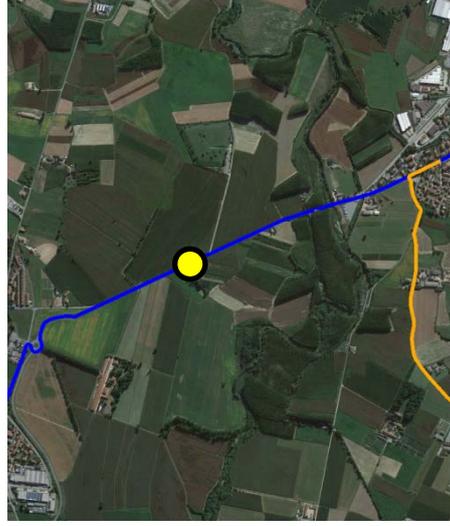


Foto aerea



Foto del tratto extraurbano sulla SP142

DATI GENERALI:

COMUNE: CANDIOLO, VINOVO, PIOVESI TORINESE (TO)

TIPOLOGIA: TRATTO EXTRAURBANO SULLA SP142

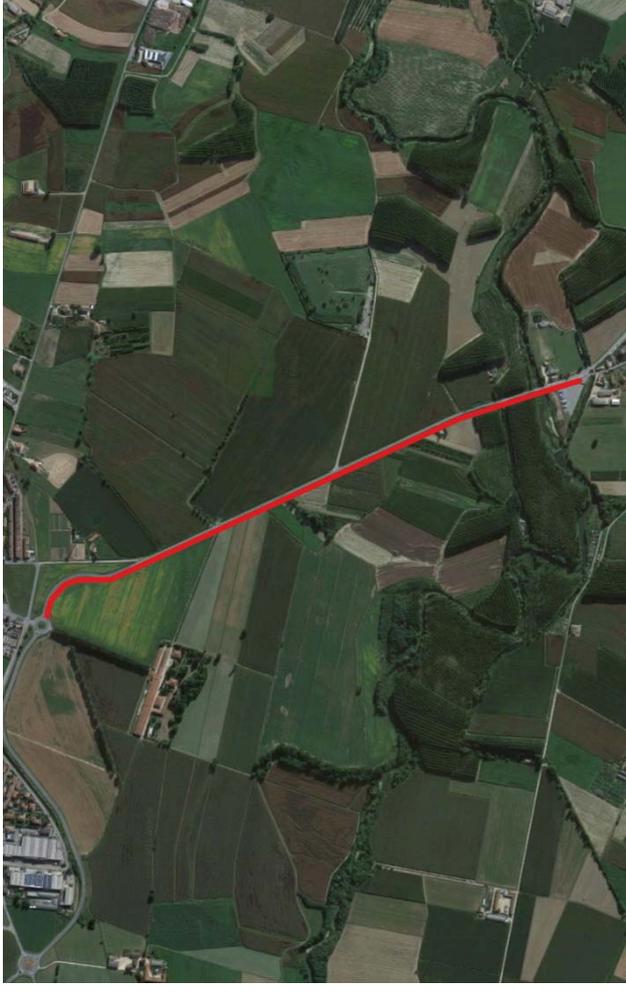
LUNGHEZZA: 1.879 m

PROBLEMATICHE

Il tratto extraurbano lungo la strada provinciale SP142 interessa gli amministrativi dei comuni di Candiolo, Vinovo e Piobesi Torinese. Il traffico veicolare lungo questa strada è intenso. Di conseguenza le condizioni di sicurezza per la circolazione dei ciclisti sono molto limitate.

POTENZIALITA'

Da un punto di vista progettuale è auspicabile la realizzazione di una pista ciclabile a doppio senso di marcia in sede protetta della larghezza di 2,5 m. Considerato che il percorso si sviluppa lungo un tratto di paesaggio campestre, sarebbe realizzare un ciclabile con caratteristiche ecosostenibili, materiali naturali per ottenere un effetto finale simile alle strade campestri. Per tale scopo possono essere adottate soluzioni progettuali come le terre stabilizzate.



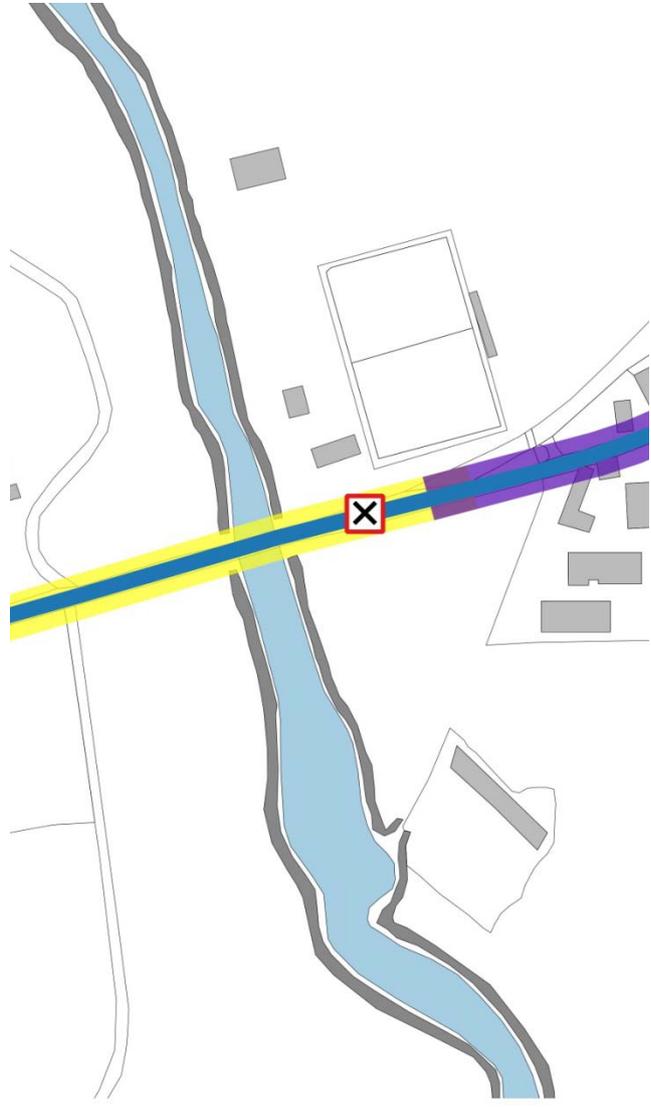
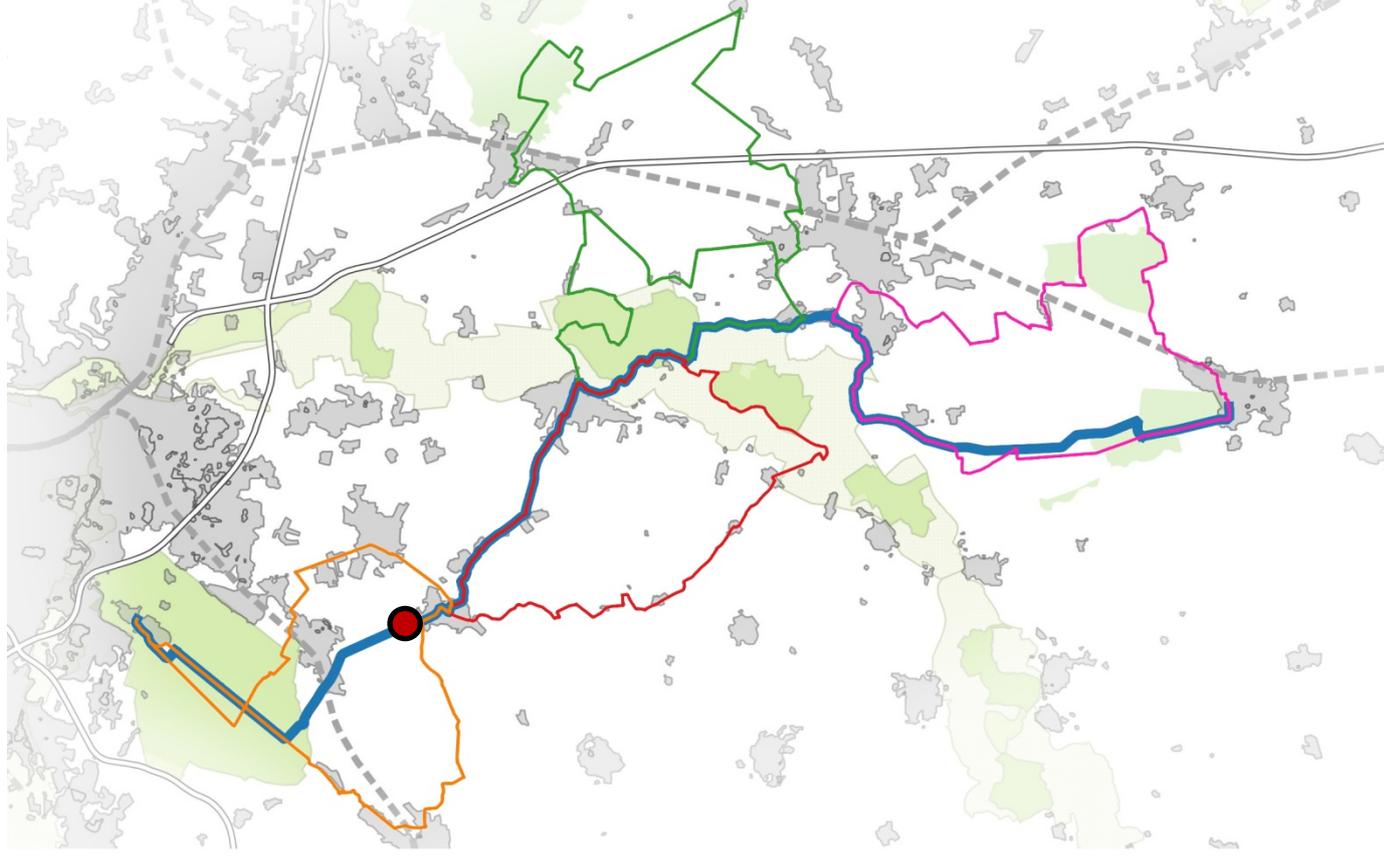
Individuazione su foto aerea del tratto di pista ciclabile in progetto



Esempio di pista ciclabile realizzata in terra stabilizzata

SCHEDE CRITICITA'

COMUNE: PIOBESI TORINESE



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale

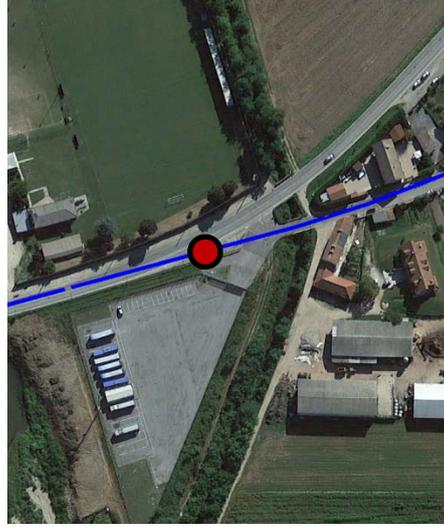


Foto aerea



Foto dell'incrocio SP142 - via Torino

DATI GENERALI:

COMUNE: PIOBESI TORINESE (TO)

TIPOLOGIA: INCROCIO

INCROCIO | SP142 - VIA TORINO

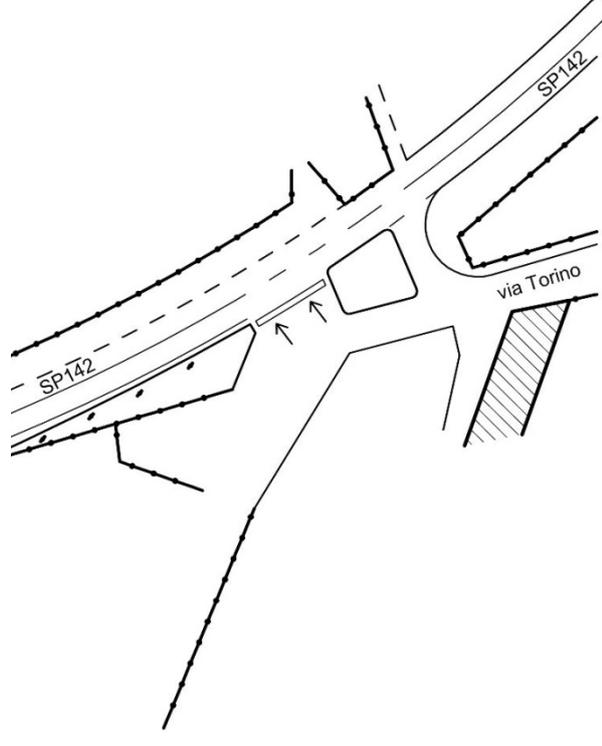
Piob 01

PROBLEMATICHE

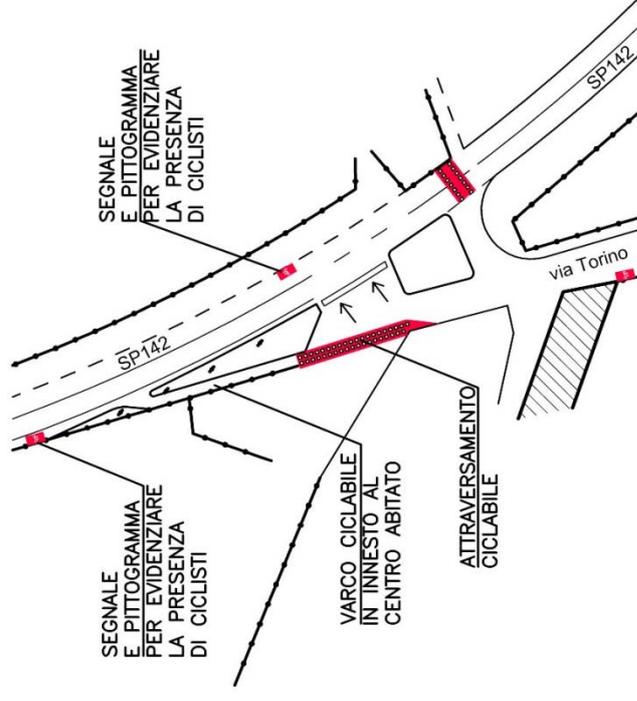
L'accesso a Piobesi provenendo da Candiolo lungo la provinciale presenta attualmente un aspetto molto degradato e poco accogliente. La viabilità è gestita con la sola uscita dalla traversa interna di via Torino, data l'organizzazione dell'incrocio lungo un curvone.

POTENZIALITA'

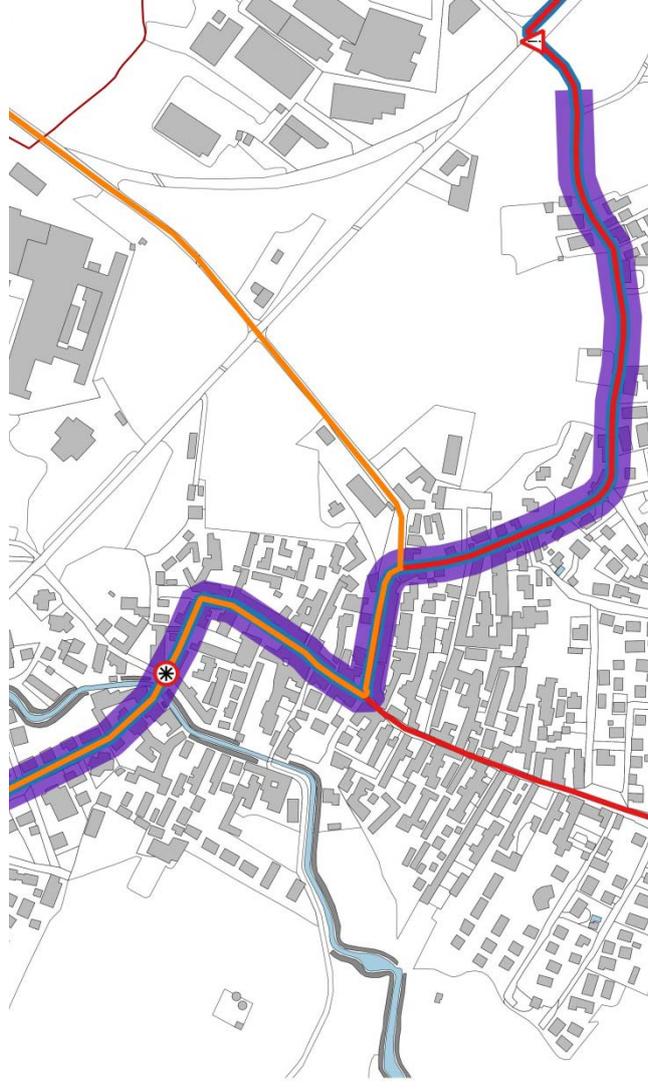
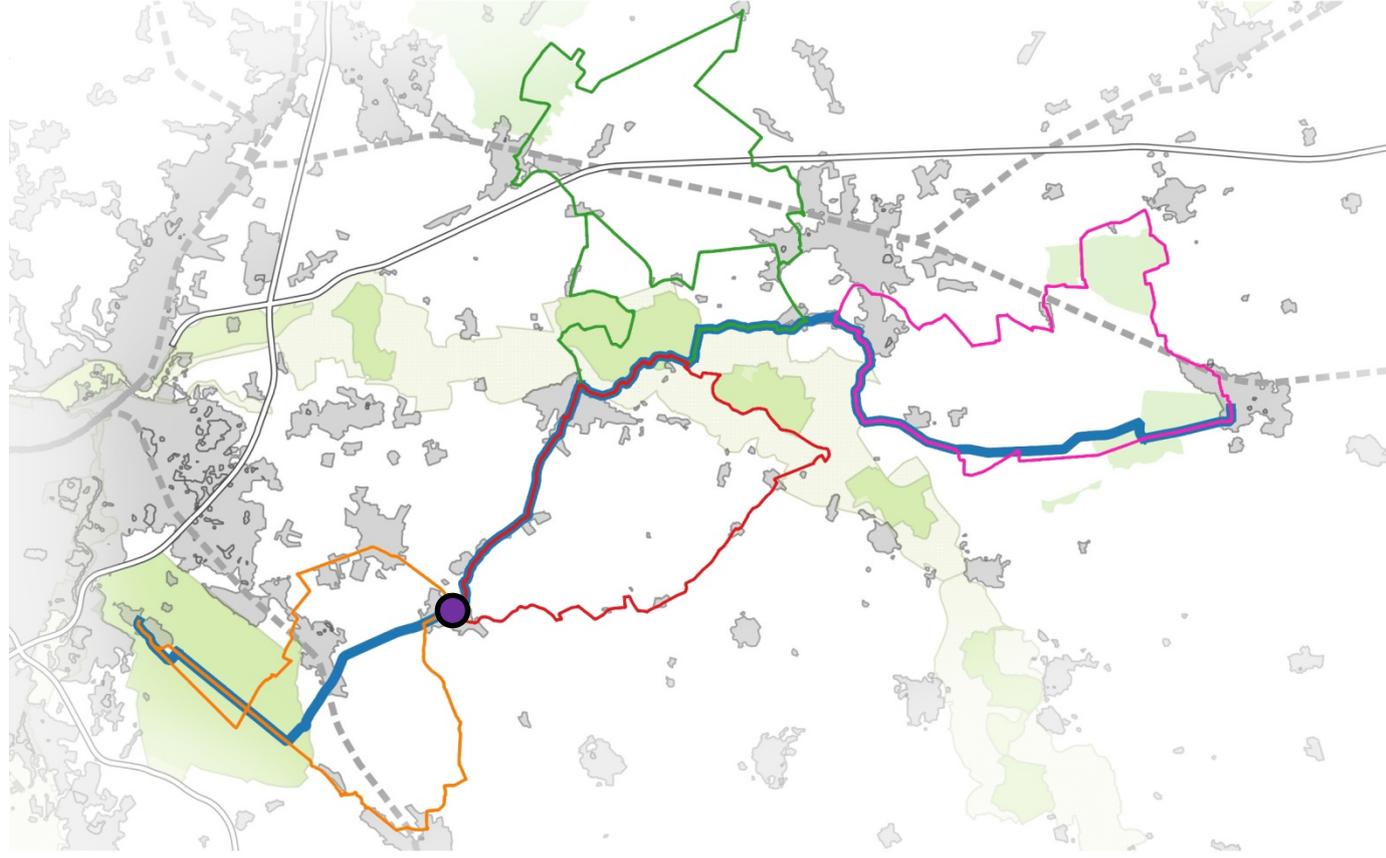
Si prevede di attuare un varco ciclabile all'interno della banchina rialzata a ridosso dell'inizio della curva, lungo il lato a favore dell'abitato, in modo da permettere il comodo accesso alla traversa di via Torino. In senso opposto, si ipotizza un attraversamento ciclabile che possa indirizzare i ciclisti verso Candiolo lungo il margine nord della SP142.



Planimetria dello stato di fatto



Planimetria con le ipotesi di progetto



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale

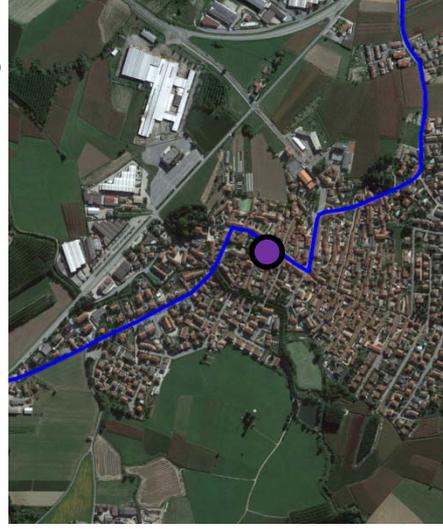


Foto aerea



Foto centro urbano di Piobesi Torinese

DATI GENERALI:

COMUNE: PIOBESI TORINESE (TO)

TIPOLOGIA: ATTRAVERSAMENTO DEL CENTRO URBANO DI PIOBESI TORINESE

LUNGHEZZA: 2.132 m

SOLUZIONI PROGETTUALI PER I TRATTI URBANI

Nel tratto urbano risulta abbastanza problematico l'inserimento di un nuovo sedime ciclabile, dedicato alla mobilità ciclopedonale, in relazione alla conformazione delle strade esistenti e alle ridotte dimensioni delle carreggiate.

In questo senso le soluzioni progettuali che possono essere messe in atto riguardano la segnaletica orizzontale e verticale, la realizzazione di piattaforme rialzate che rallentano la velocità dei veicoli, accorgimenti puntuali in prossimità delle intersezioni più pericolose. In linea generale possono essere adottate misure che permettano la circolazione delle automobili e dei ciclisti in sede promiscua, rendendo compatibile la mobilità veicolare con quella più «lenta» legata all'uso delle biciclette.



Segnaletica verticale che è possibile adottare in tale contesto

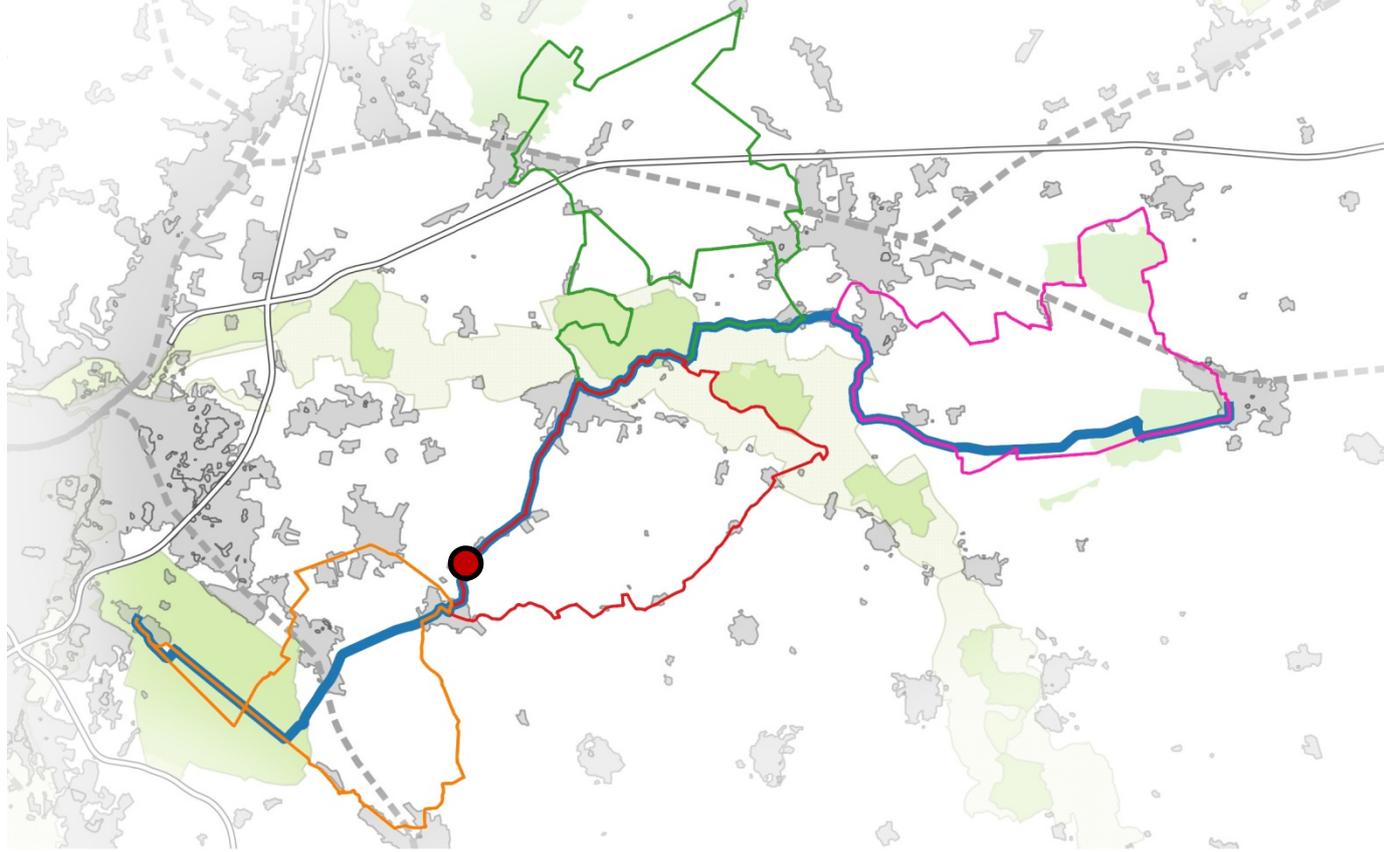


Segnaletica verticale turistica



OPERE IN PROGETTO: SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE
STIMA DEI COSTI: 10.000€

Esempio di dosso rialzato



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale

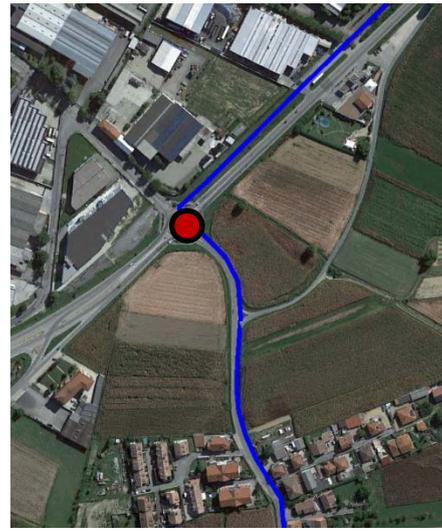


Foto aerea



Foto dell'attraversamento sulla SP142

DATI GENERALI:

COMUNE: PIOBESI TORINESE (TO)

TIPOLOGIA: ATTRAVERSAMENTO SP142

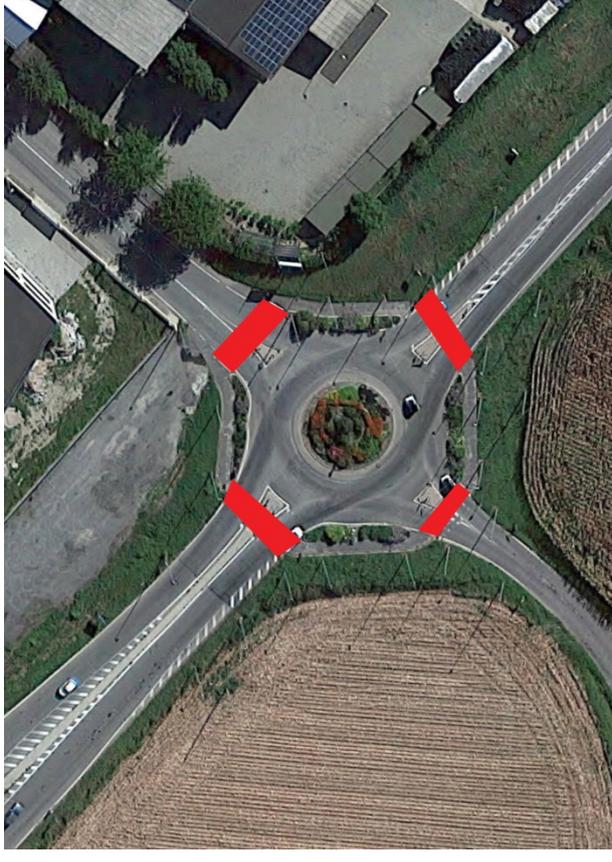
PROBLEMATICHE

Il percorso ciclabile intorno alla rotonda necessita della segnaletica orizzontale e verticale idonea per il passaggio dei ciclisti.

POTENZIALITA'

Il progetto prevede l'utilizzo degli attraversamenti già realizzati, riadattati in base alle esigenze e alla normativa del codice della strada per la parte ciclistica.

In particolare occorre che vengano inseriti elementi di segnaletica verticale e orizzontale in prossimità degli attraversamenti per segnalare il passaggio dei ciclisti.



Individuazione su foto aerea della segnaletica in progetto



OPERE IN PROGETTO: SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE
STIMA DEI COSTI: 3.500€

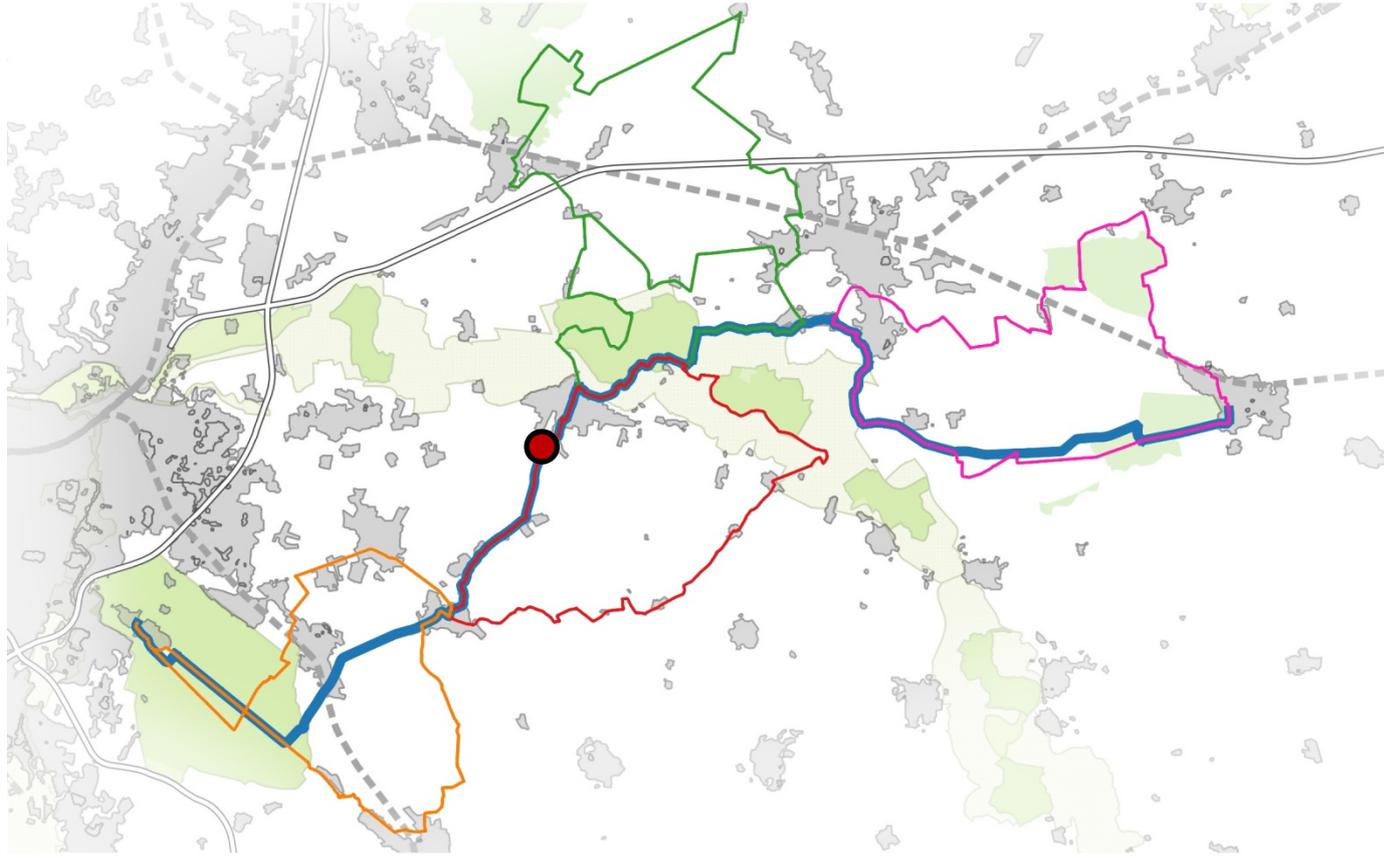
Segnaletica verticale che è possibile adottare in tale contesto



Segnaletica verticale turistica

SCHEDE CRITICITA'

COMUNE: CARIGNANO



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale



Foto aerea



Foto incrocio via Salotto – strada Piobesi

DATI GENERALI:

COMUNE: CARIGNANO(TO)

TIPOLOGIA: INCROCIO

PROBLEMATICHE

La problematica principale dell'intersezione in oggetto è la segnalazione agli automobilisti della presenza di ciclisti.

POTENZIALITA'

In funzione di tali criticità il progetto ipotizza la realizzazione di un attraversamento rialzato, con segnalazione cromatica orizzontale e l'installazione di segnaletica come previsto dal codice della strada.

Tale soluzione permette la riduzione della velocità delle auto in transito e la segnalazione del passaggio dei ciclisti.



Segnaletica verticale che è possibile adottare in tale contesto

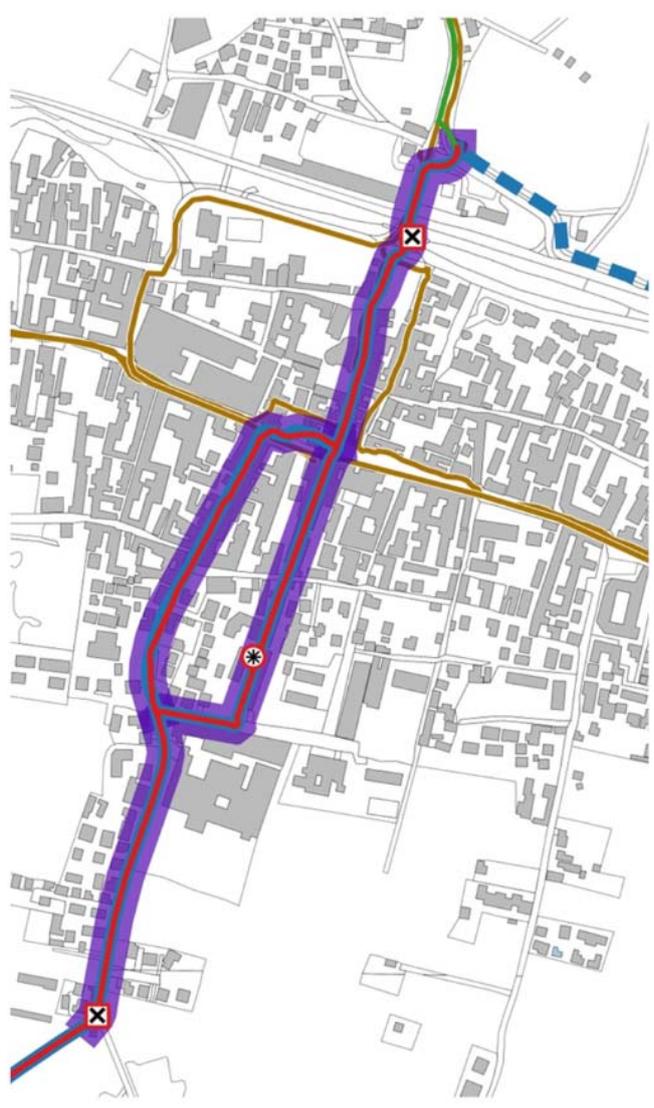
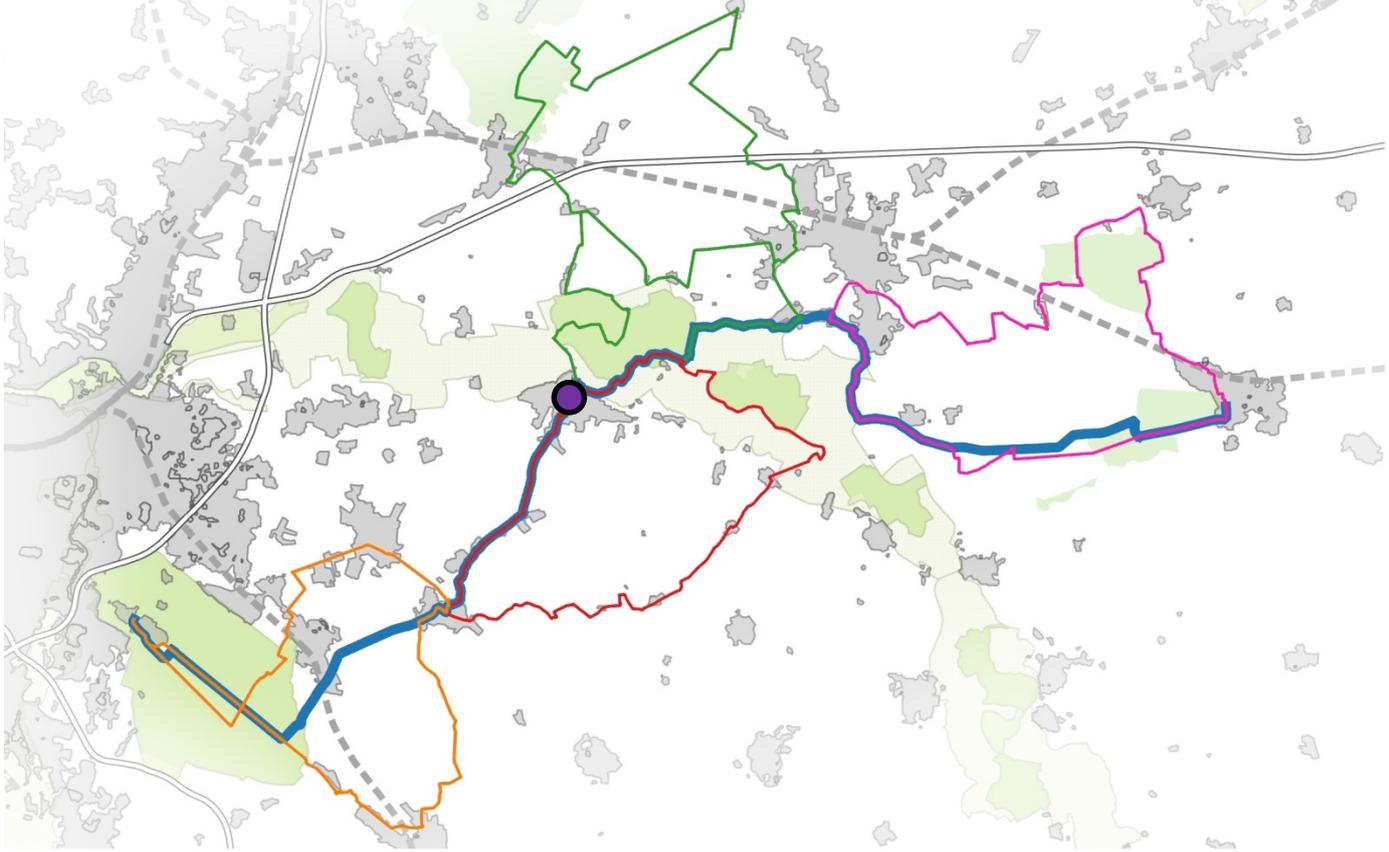


Segnaletica verticale turistica



OPERE IN PROGETTO: ATTRAVERSAMENTO RIALZATO
STIMA DEI COSTI: 20.000€

Esempio di dosso rialzato



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale

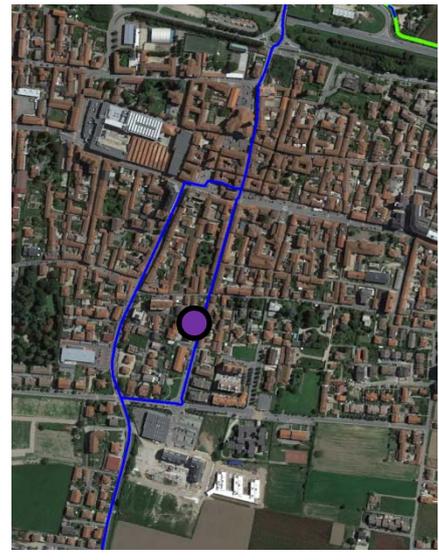


Foto aerea



Foto tratto urbano di Carignano

DATI GENERALI:

COMUNE: CARIGNANO(TO)
TIPOLOGIA: ATTRAVERSAMENTO CENTRO URBANO
LUNGHEZZA: 1.967 m

SOLUZIONI PER I TRATTI URBANI

Nel tratto urbano risulta abbastanza problematico l'inserimento di un nuovo sedime ciclabile, dedicato alla mobilità ciclopedonale, in relazione alla conformazione delle strade esistenti e alle ridotte dimensioni delle carreggiate. In questo senso le soluzioni progettuali che possono essere messe in atto riguardano la segnaletica orizzontale e verticale, la realizzazione di piattaforme rialzate che rallentano la velocità dei veicoli, accorgimenti puntuali in prossimità delle intersezioni più pericolose. In linea generale possono essere adottate misure che permettano la circolazione delle automobili e dei ciclisti in sede promiscua, rendendo compatibile la mobilità veicolare con quella più «lenta» legata all'uso delle biciclette.



Segnaletica verticale che è possibile adottare in tale contesto

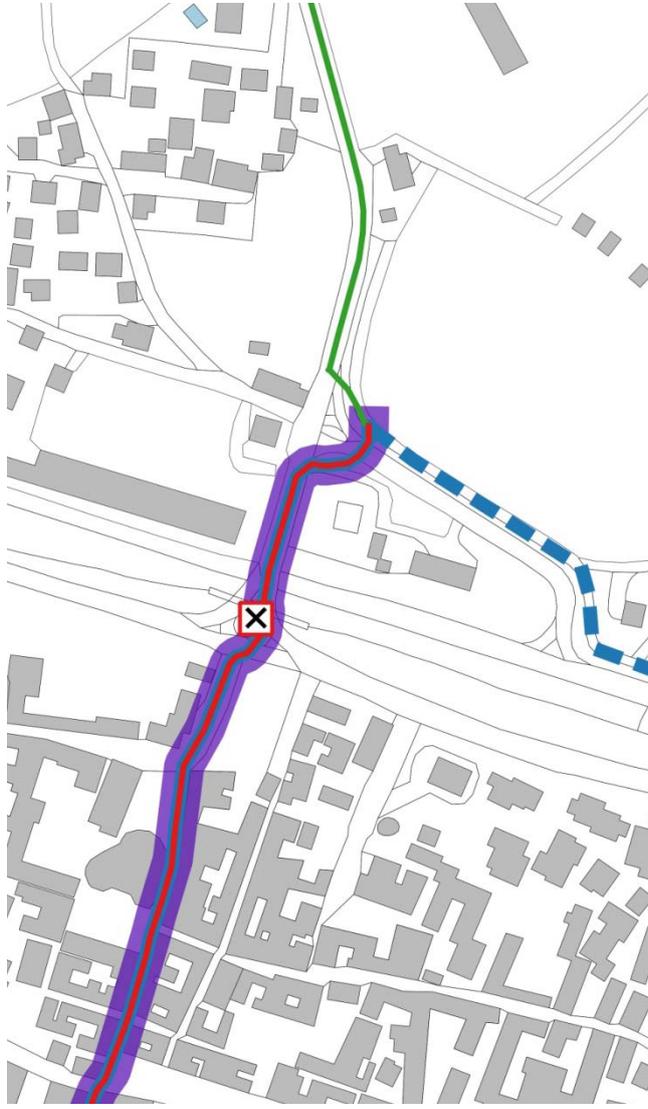
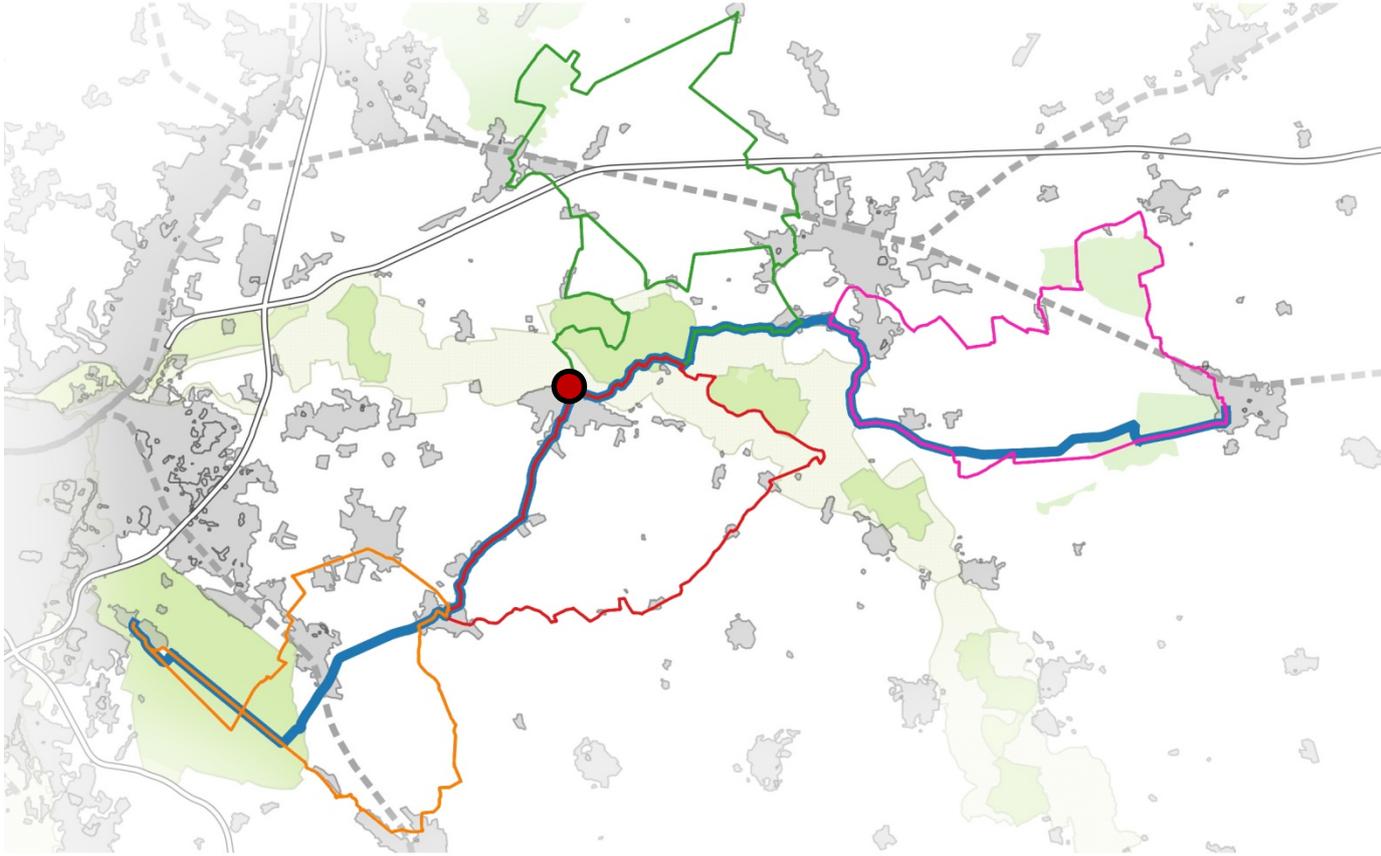


Segnaletica verticale turistica



OPERE IN PROGETTO: SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE
STIMA DEI COSTI: 5.000€

Esempio di dosso rialzato



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale



Foto aerea



Foto dell'incrocio tra viale del Platano - SP142

DATI GENERALI:

COMUNE: CARIGNANO(TO)

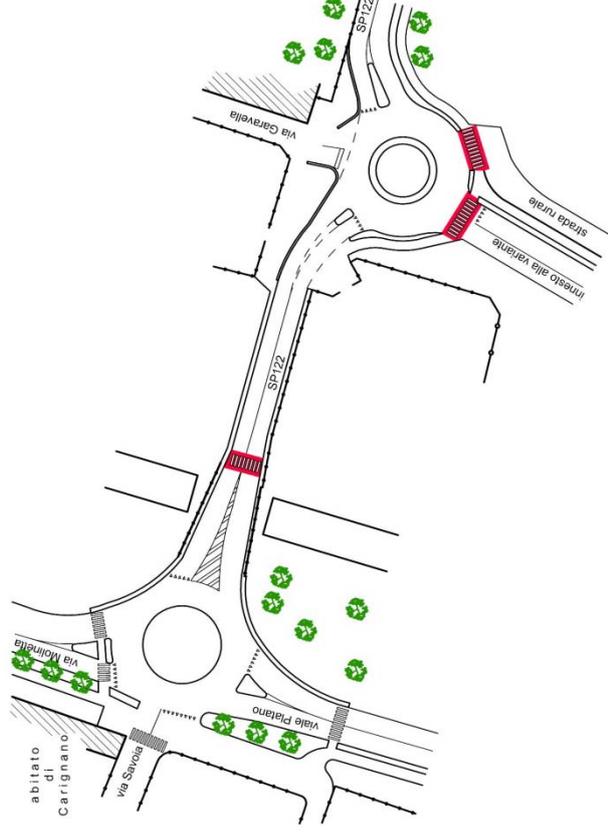
TIPOLOGIA: INCROCIO

PROBLEMATICHE

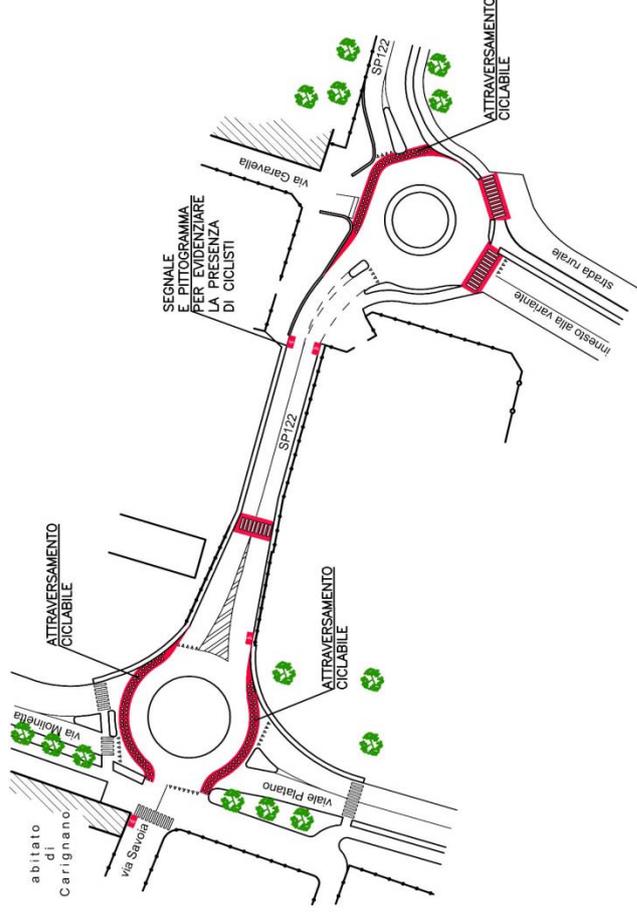
In uscita verso Villastellone dal centro storico di Carignano, si incontrano due rotonde collegate dal ponte sovrastante la larga e scorrevole circonvallazione est dell'abitato. In questo esteso nodo viario è facile perdere l'orientamento del percorso e non sono utilizzabili i marciapiedi, molto stretti a causa dei vincoli laterali del ponte.

POTENZIALITA'

Si prevede la realizzazione di tratti di attraversamento ciclabile in curva, marcati di rosso, sul margine interno delle rotonde, sia sulla rotonda verso l'abitato che in quella oltre la variante. Viene così data ovvia continuità al percorso ciclabile, nelle due direzioni.



Planimetria dello stato di fatto

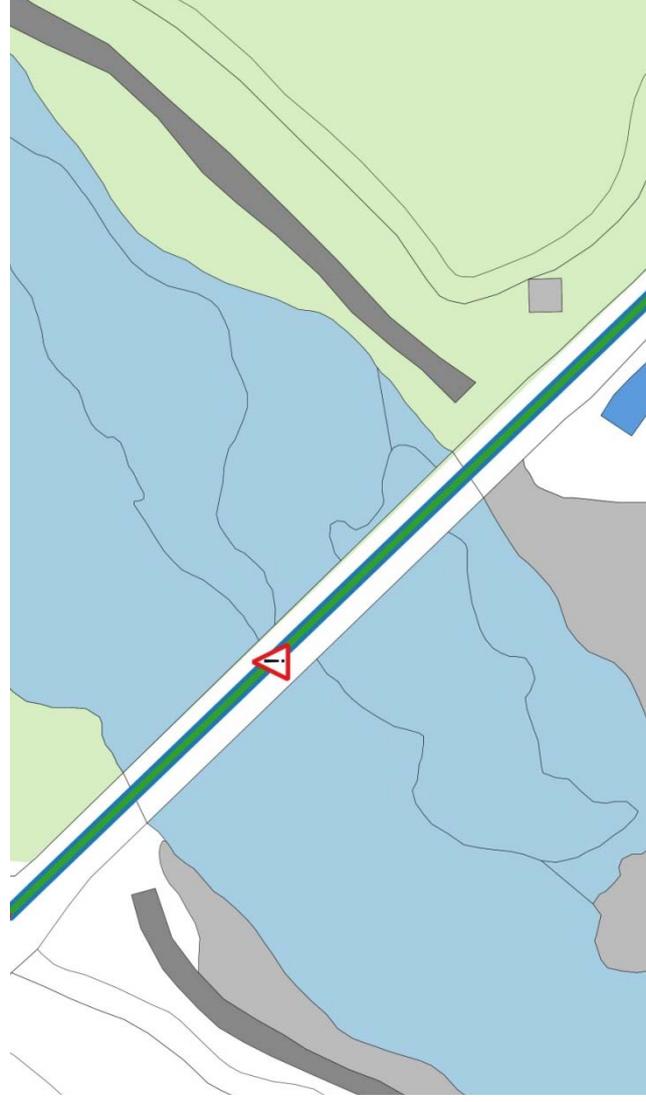
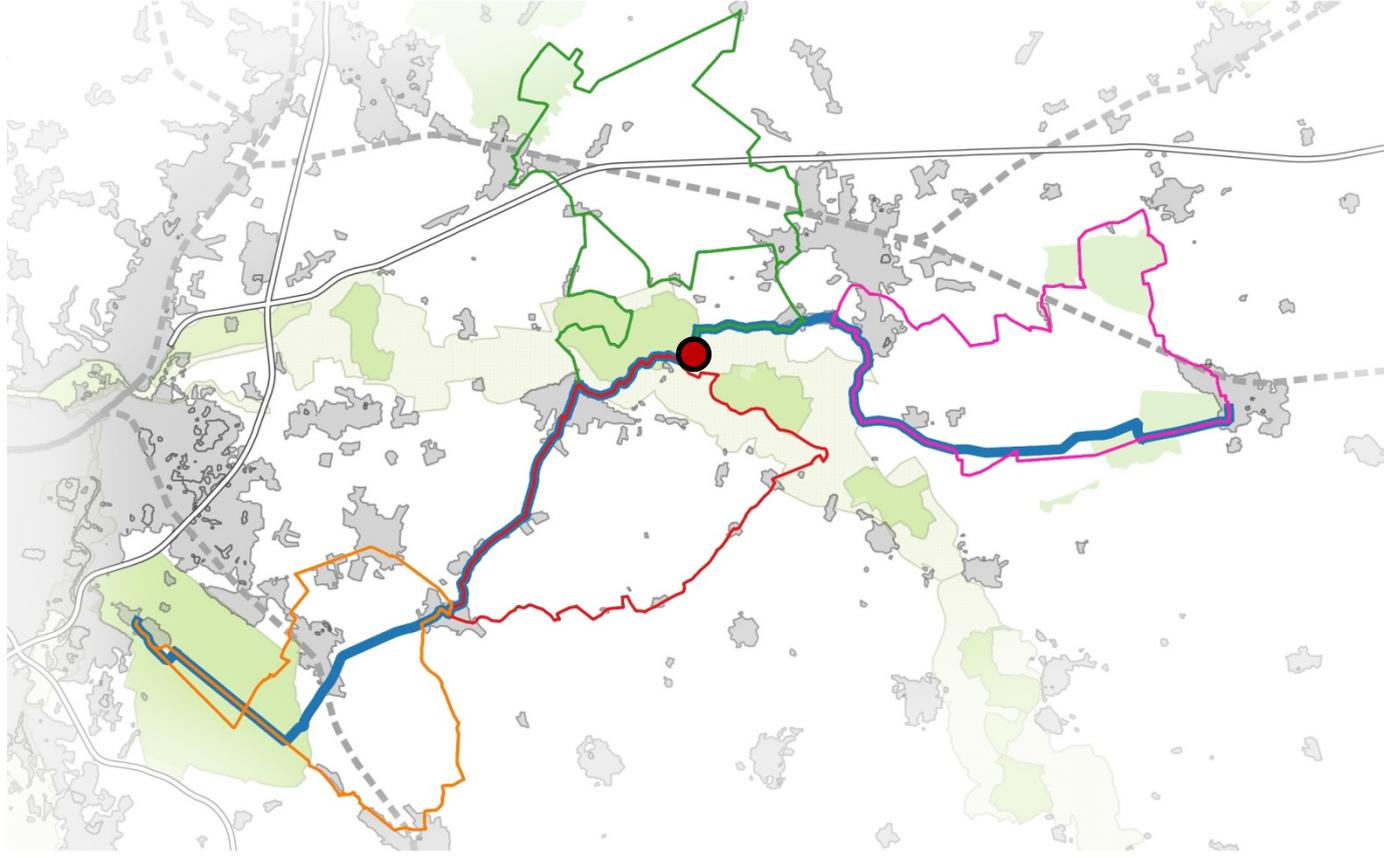


OPERE IN PROGETTO: SEGNALETICA E FASCE LATERALI
STIMA DEI COSTI: 5.000€

Planimetria con le ipotesi di progetto

SCHEDE CRITICITA'

COMUNE: CARMAGNOLA



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale

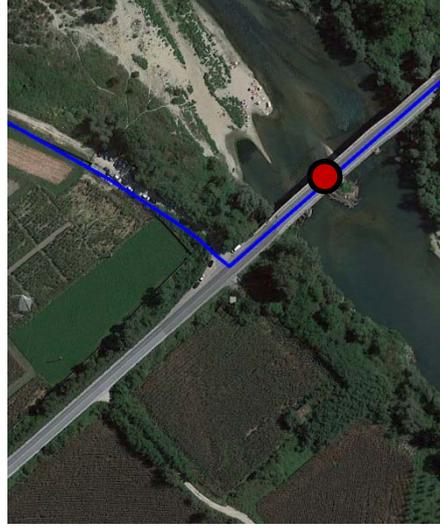


Foto aerea



Foto dell'attraversamento sul ponte

DATI GENERALI:

COMUNE: CARMAGNOLA (TO)

TIPOLOGIA: ATTRAVERSAMENTO PONTE SUL PO

ATTRAVERSAMENTO | PONTE SUL PO

Carm 01

PROBLEMATICHE

POTENZIALITA'

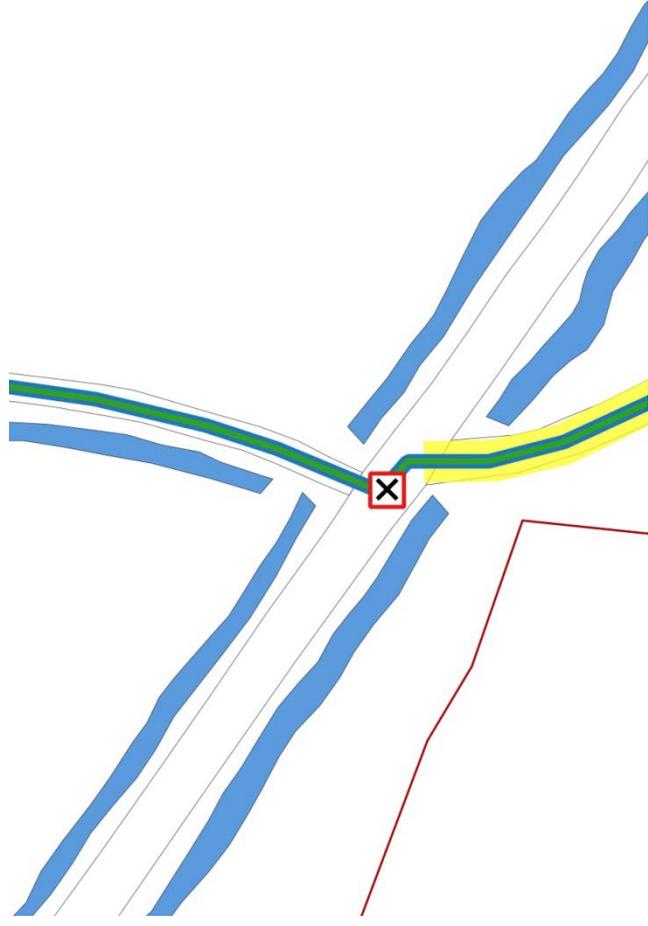
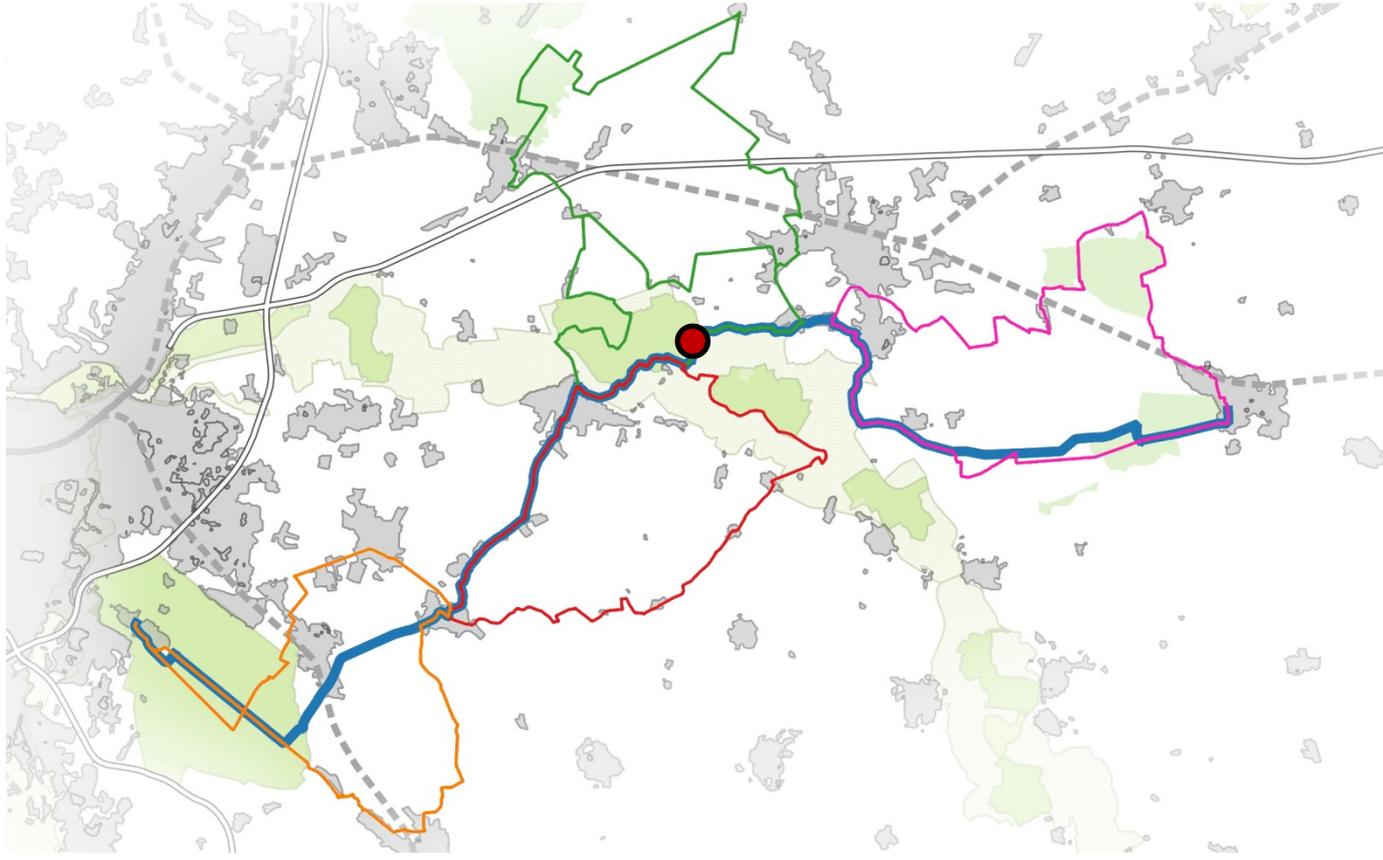
Planimetria dello stato di fatto

Carmagnola

OPERE IN PROGETTO: ALLARGAMENTO MARCIAPIEDE
STIMA DEI COSTI: 40.000€

Progetto

Planimetria con le ipotesi di progetto



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale

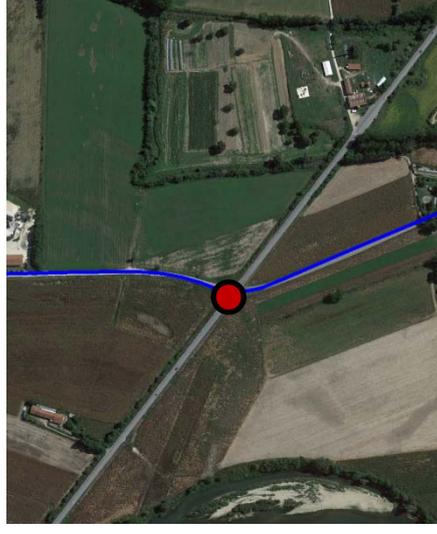


Foto aerea



Foto dell'incrocio via Pochettino - SS20

INCROCIO | VIA POCHETTINO - SR20

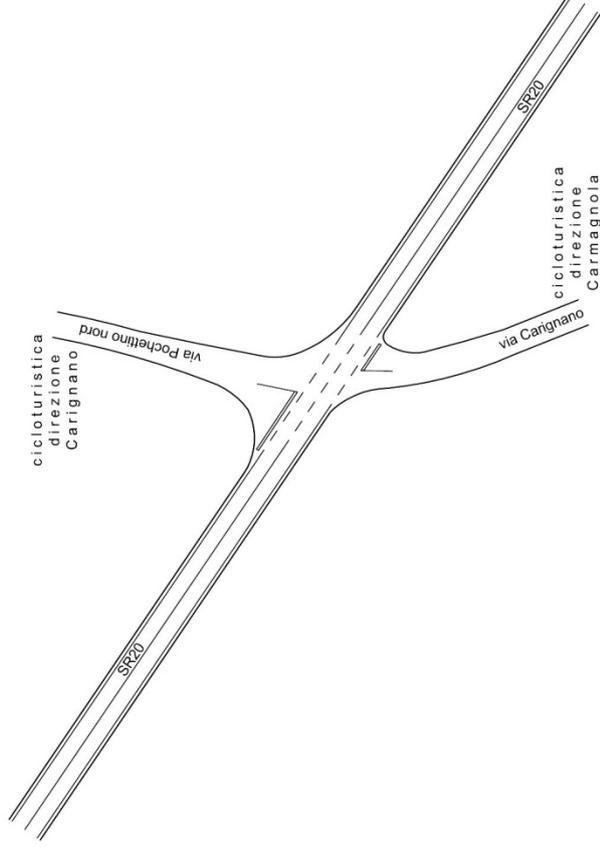
Carm 02

PROBLEMATICHE

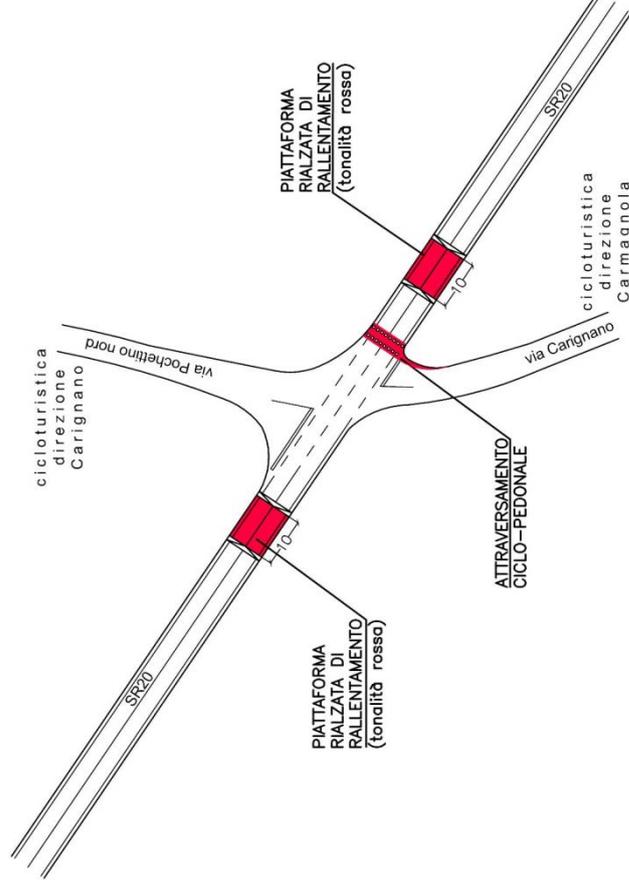
L'intersezione tra la Strada SR20 e via Pochettino nell'ambito del comune di Carmagnola rappresenta un punto di notevole criticità lungo il tracciato, in relazione al traffico veicolare presente su questa strada regionale e alla velocità di transito dei veicoli.

POTENZIALITA'

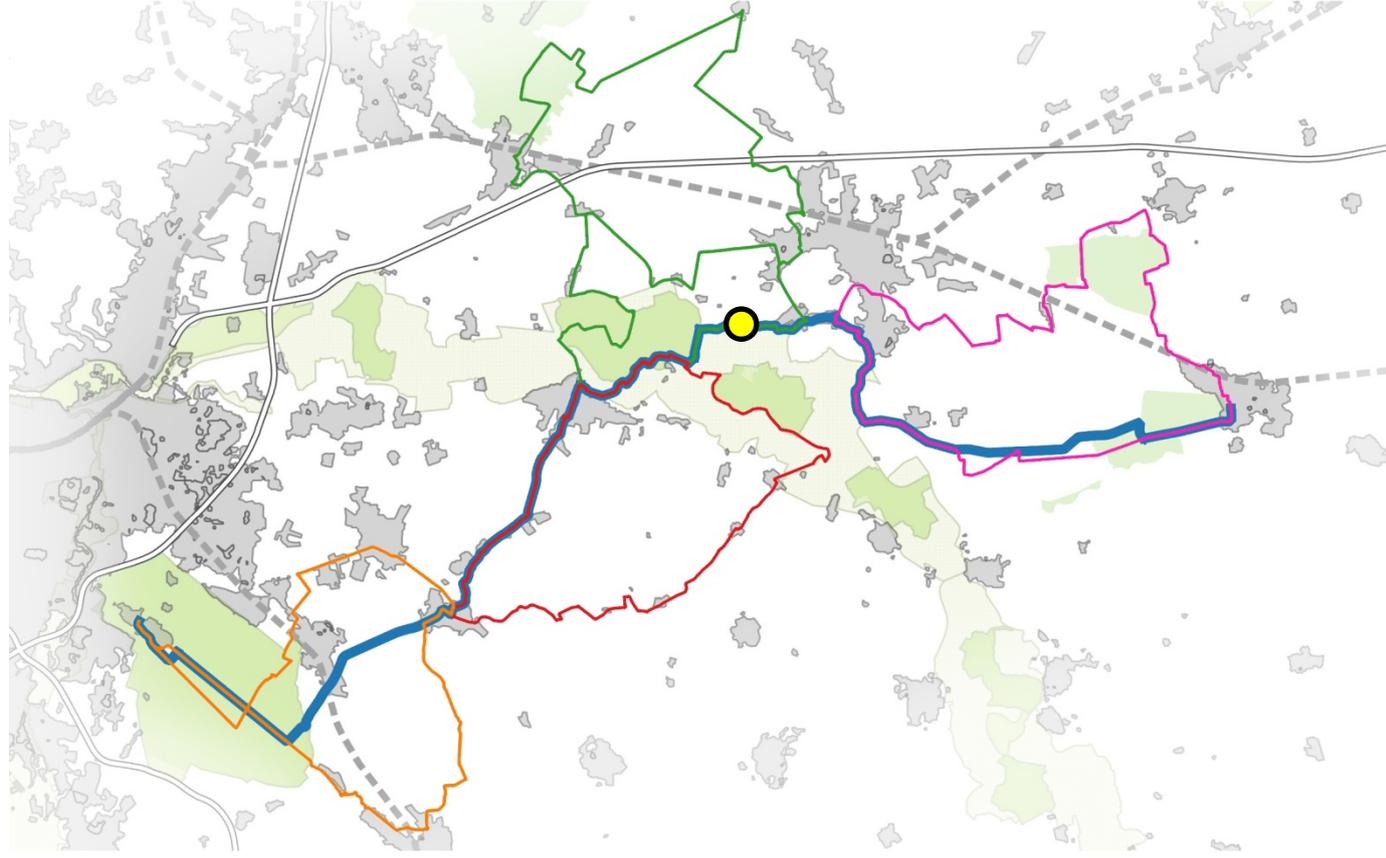
Dal punto di vista progettuale è possibile individuare una soluzione che comprende due piattaforme rialzate in prossimità dell'attraversamento, per il rallentamento dei veicoli e la segnalazione dell'attraversamento vero e proprio mediante segnaletica orizzontale e verticale.



Planimetria dello stato di fatto



Planimetria con le ipotesi di progetto



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale

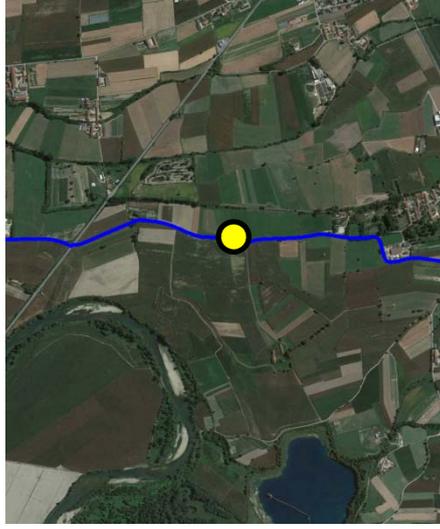


Foto aerea



Foto del tratto di via Pochettino

DATI GENERALI:

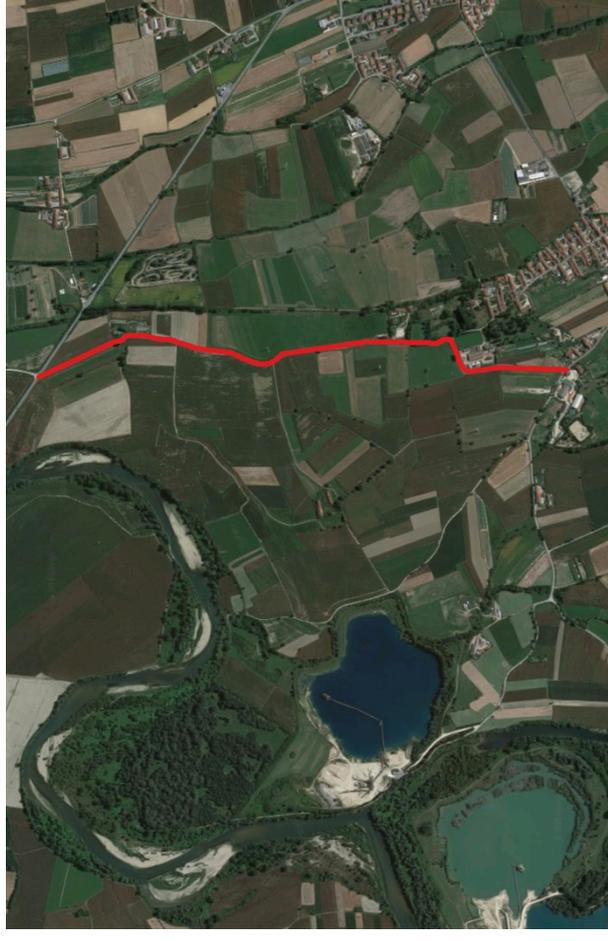
COMUNE: CARMAGNOLA (TO)
TIPOLOGIA: TRATTO EXTRAURBANO
LUNGHEZZA: 1.906 m

PROBLEMATICHE

Il tratto extraurbano di pista ciclabile, lungo via Pochettino presenta criticità dovute alla presenza del traffico veicolare che non permette ai ciclisti di circolare in sicurezza.

POTENZIALITA'

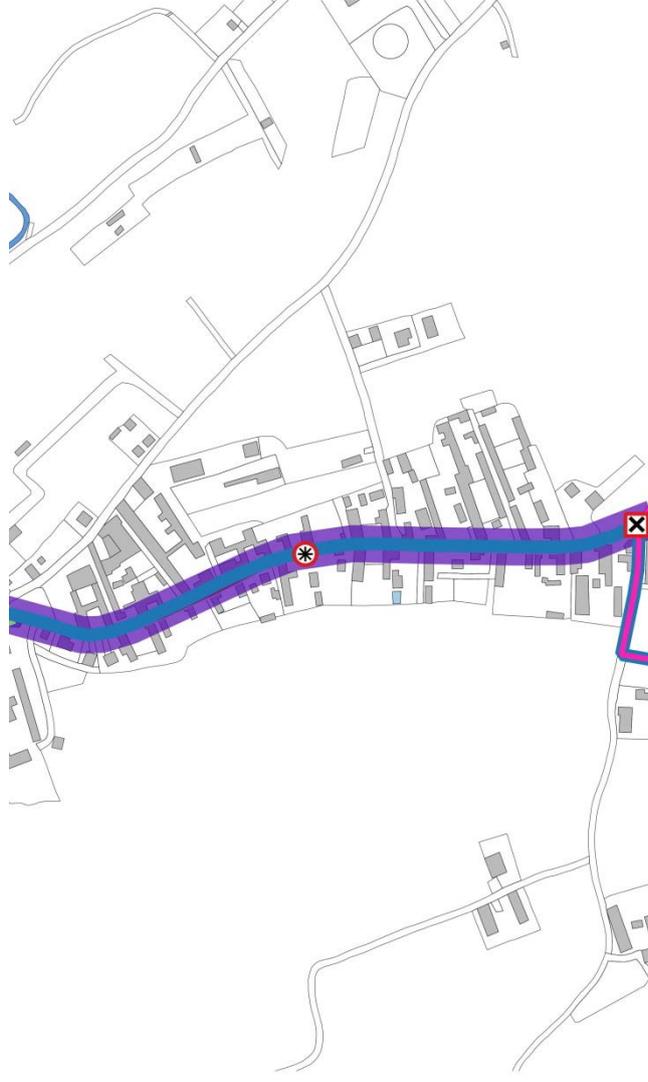
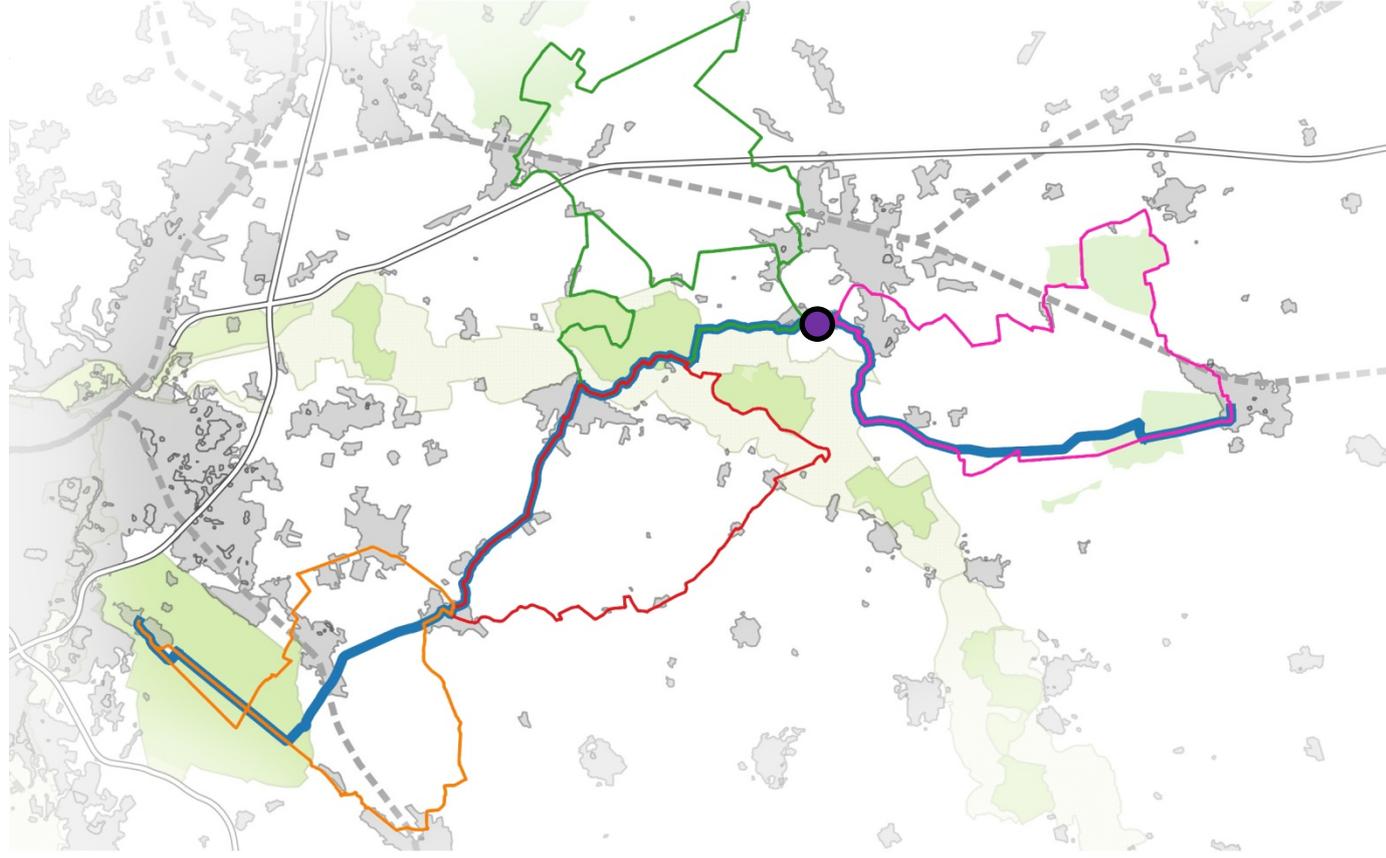
Per questo tratto di pista ciclabile è possibile utilizzare una soluzione a basso costo, ma che permette ai ciclisti di circolare un parte di carreggiata strada maggiormente protetta e segnalata. La soluzione progettuale in oggetto riguarda l'utilizzo di segnaletica orizzontale ed elementi dissuasori, che segnalano agli automobilisti in transito la presenza di una corsia riservata alla mobilità ciclopedonale.



Individuazione su foto aerea del tratto di pista ciclabile in progetto



Ipotesi progettuale con inserimento di segnaletica orizzontale e dissuasori



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale

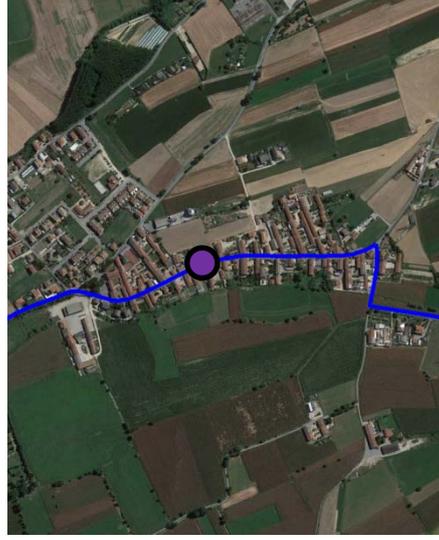


Foto aerea



Foto del tratto nella frazione S. Michele e Grato

DATI GENERALI:

COMUNE: CARMAGNOLA (TO)
TIPOLOGIA: TRATTO URBANO
LUNGHEZZA: 710 m

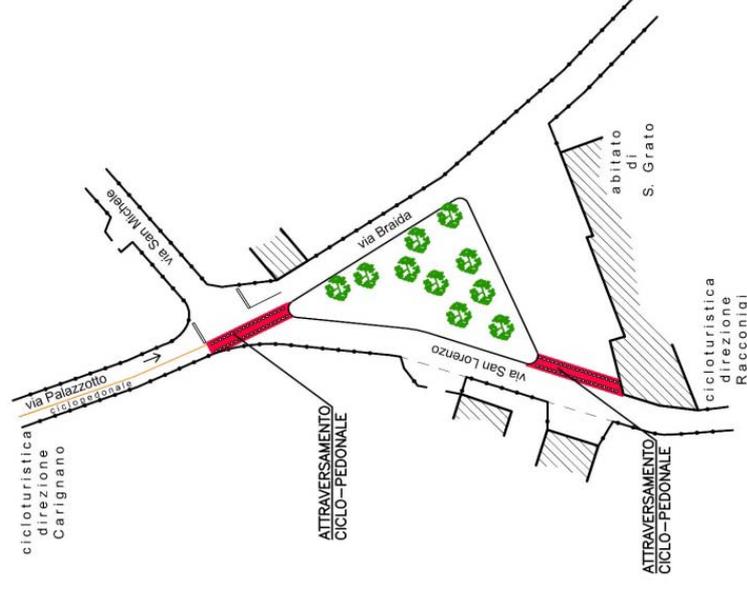
SOLUZIONI PROGETTUALI PER I TRATTI URBANI

Nel tratto urbano risulta abbastanza problematico l'inserimento di un nuovo sedime ciclabile, dedicato alla mobilità ciclopedonale, in relazione alla conformazione delle strade esistenti e alle ridotte dimensioni delle carreggiate.

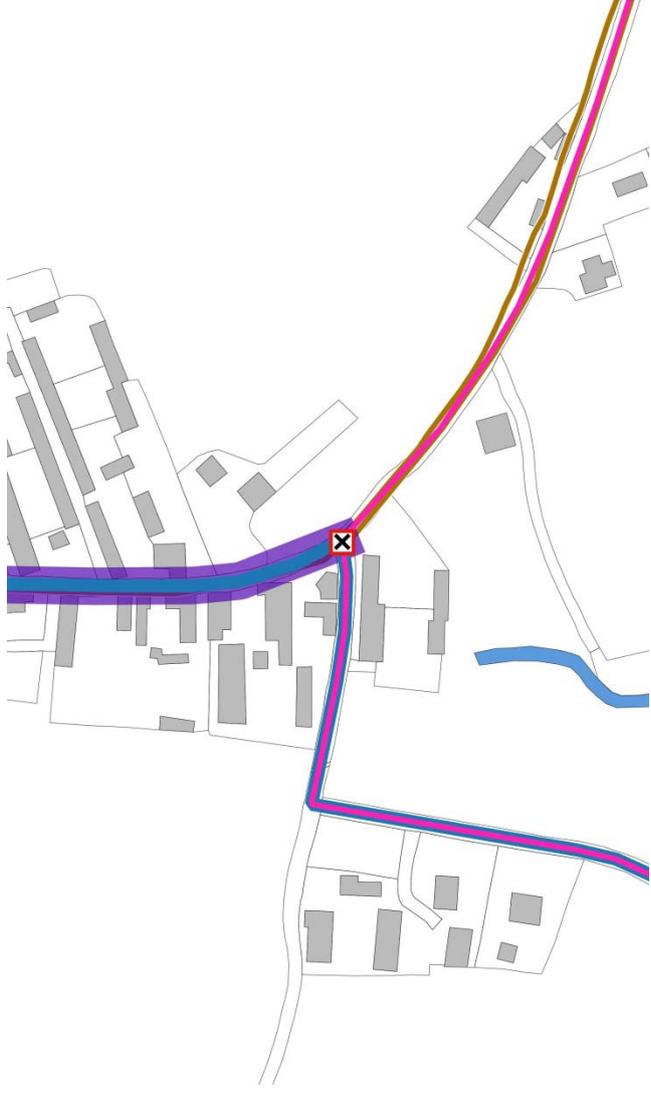
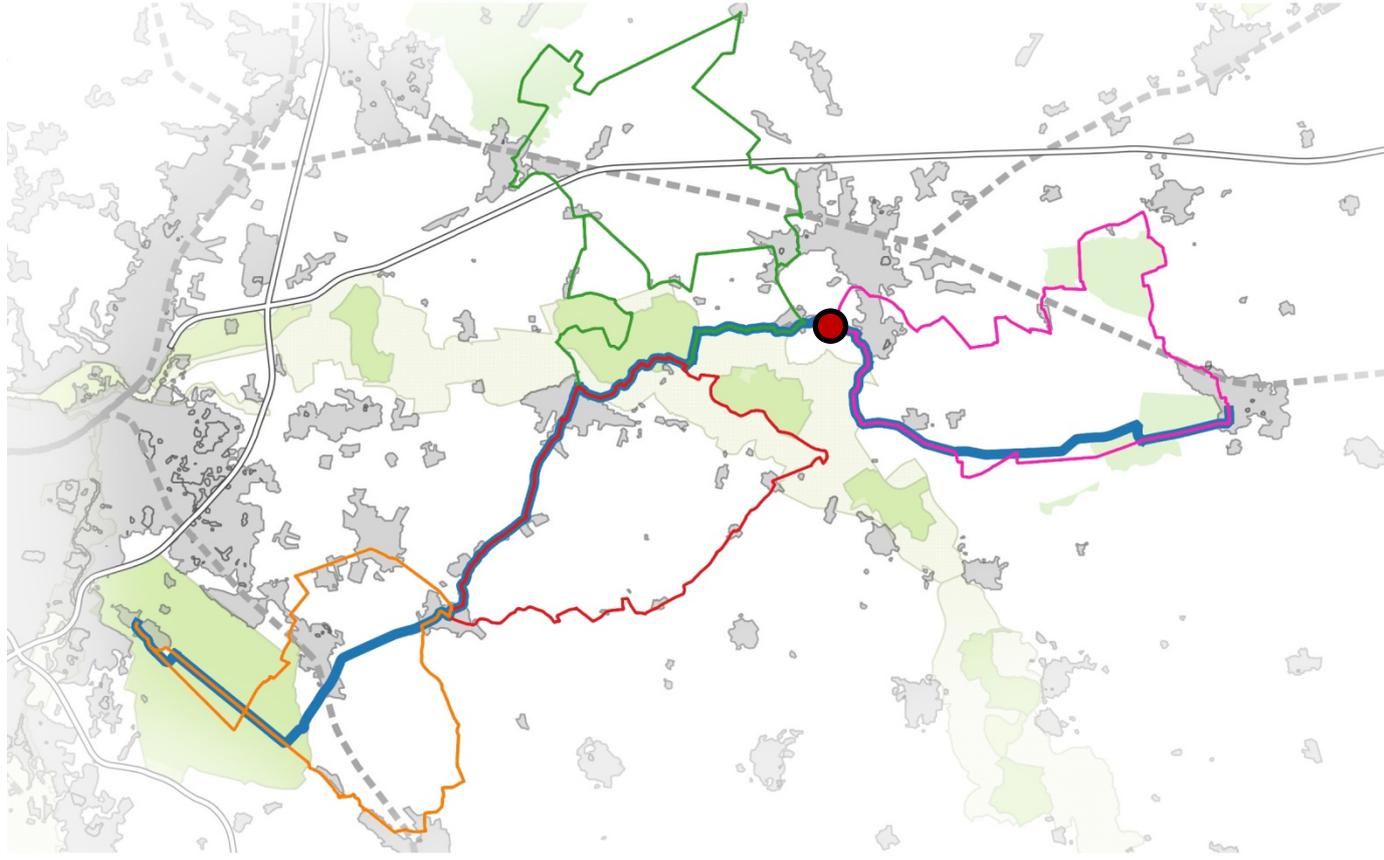
In questo senso le soluzioni progettuali che possono essere messe in atto riguardano la segnaletica orizzontale e verticale, la realizzazione di piattaforme rialzate che rallentano la velocità dei veicoli, accorgimenti puntuali in prossimità delle intersezioni più pericolose. In linea generale possono essere adottate misure che permettano la circolazione delle automobili e dei ciclisti in sede promiscua, rendendo compatibile la mobilità veicolare con quella più «lenta» legata all'uso delle biciclette.



Planimetria dello stato di fatto



Planimetria con le ipotesi di progetto



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale



Foto aerea



Foto dell'incrocio via Tosi – via S.Lorenzo

DATI GENERALI:

COMUNE: CARMAGNOLA (TO)

TIPOLOGIA: INCROCIO

PROBLEMATICHE

La problematica principale dell'intersezione in oggetto è la segnalazione agli automobilisti della presenza di ciclisti.

POTENZIALITA'

In funzione di tale criticità il progetto ipotizza la realizzazione di un attraversamento rialzato, con segnalazione cromatica orizzontale e l'installazione di segnaletica come previsto dal codice della strada.

Tale soluzione permette la riduzione della velocità delle auto in transito e la segnalazione del passaggio dei ciclisti.



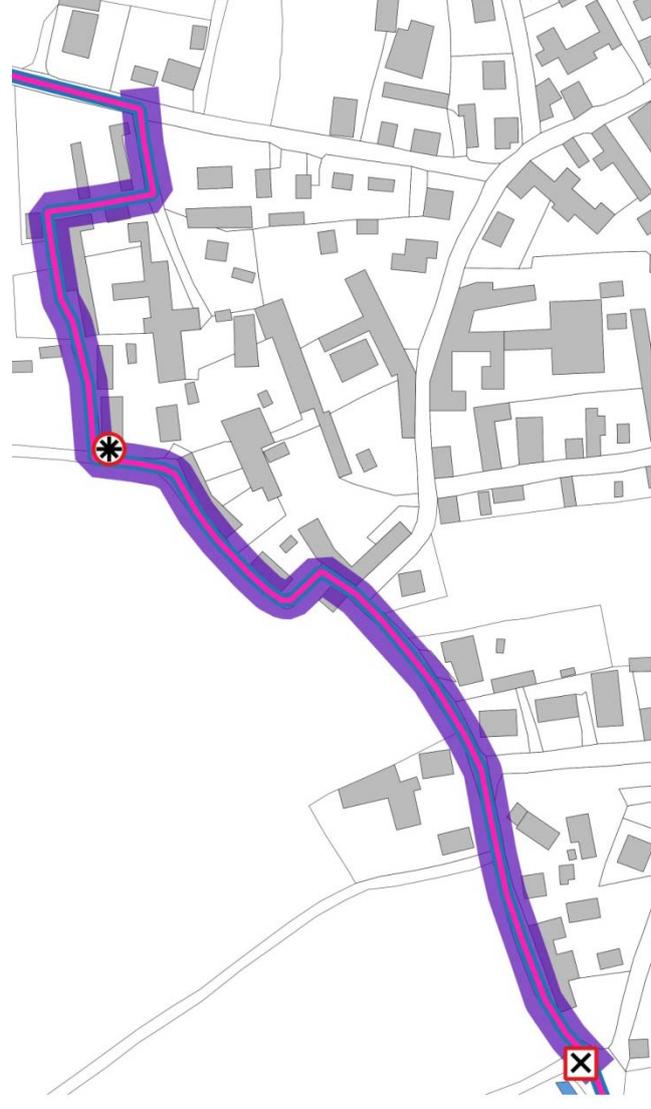
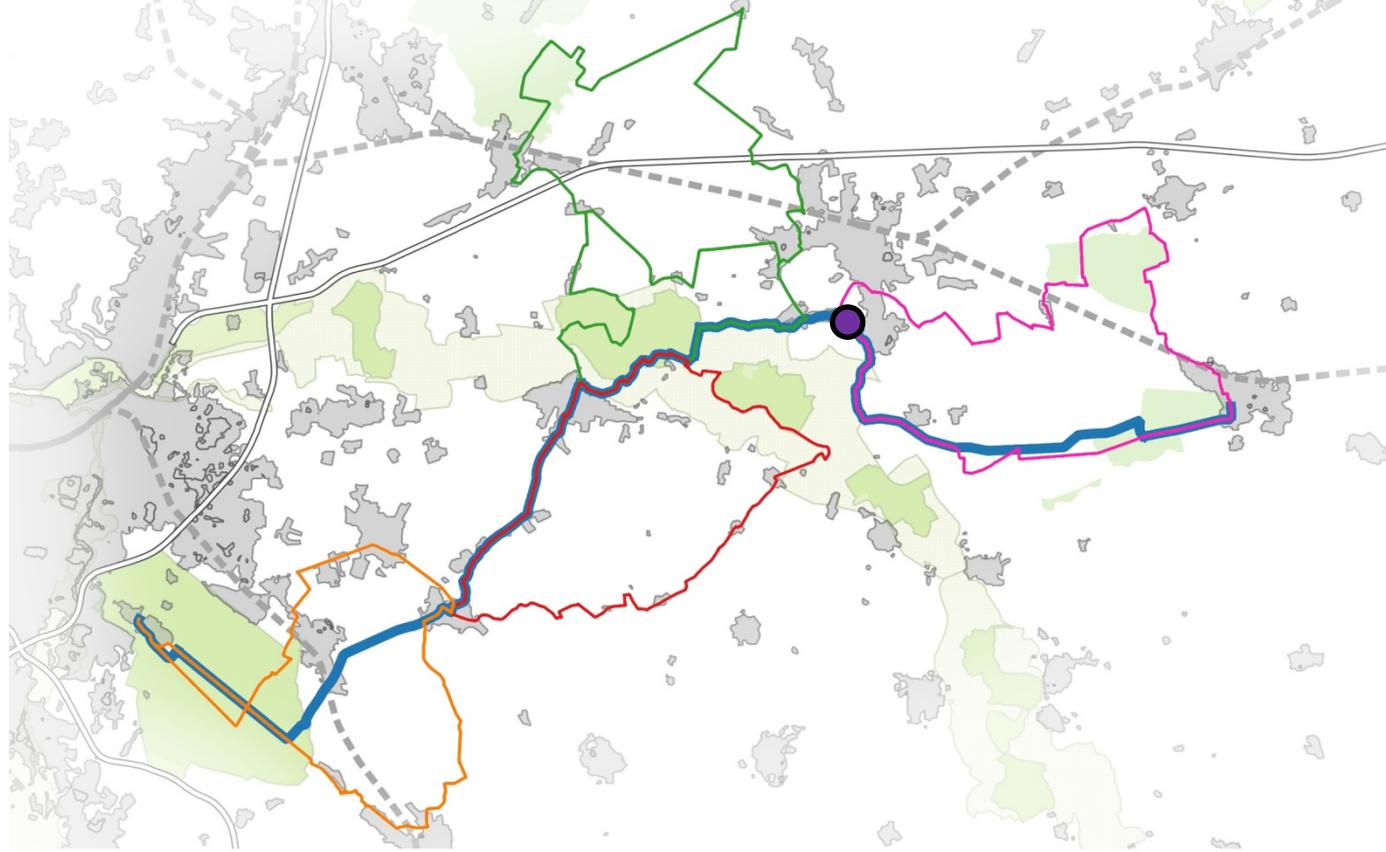
Segnaletica verticale che è possibile adottare in tale contesto



Segnaletica verticale turistica



Esempio di dosso rialzato



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale

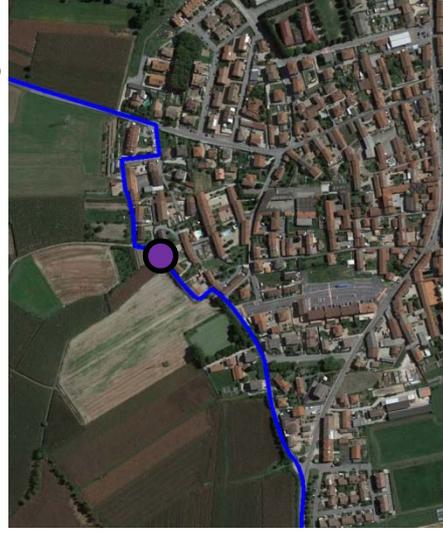


Foto aerea

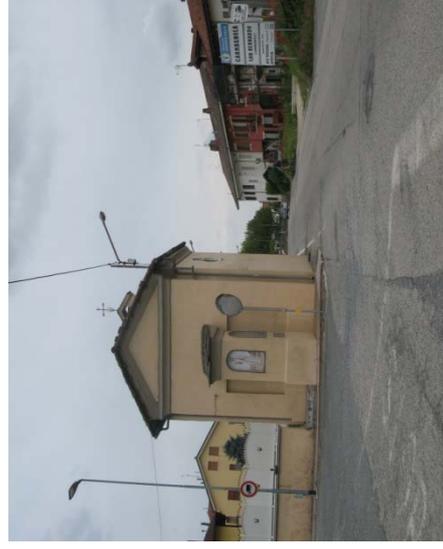


Foto del tratto nella frazione di San Bernardo

DATI GENERALI:

COMUNE: CARMAGNOLA (TO)
TIPOLOGIA: TRATTO URBANO
LUNGHEZZA: 684 m

SOLUZIONI PROGETTUALI PER I TRATTI URBANI

Nel tratto urbano risulta abbastanza problematico l'inserimento di un nuovo sedime ciclabile, dedicato alla mobilità ciclopedonale, in relazione alla conformazione delle strade esistenti e alle ridotte dimensioni delle carreggiate.

In questo senso le soluzioni progettuali che possono essere messe in atto riguardano la segnaletica orizzontale e verticale, la realizzazione di piattaforme rialzate che rallentano la velocità dei veicoli, accorgimenti puntuali in prossimità delle intersezioni più pericolose. In linea generale possono essere adottate misure che permettano la circolazione delle automobili e dei ciclisti in sede promiscua, rendendo compatibile la mobilità veicolare con quella più «lenta» legata all'uso delle biciclette.



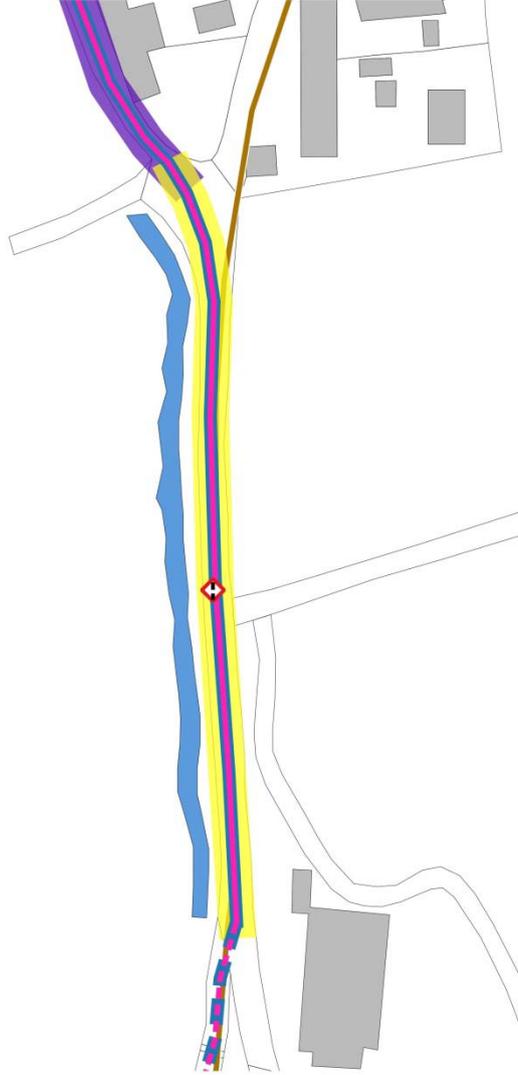
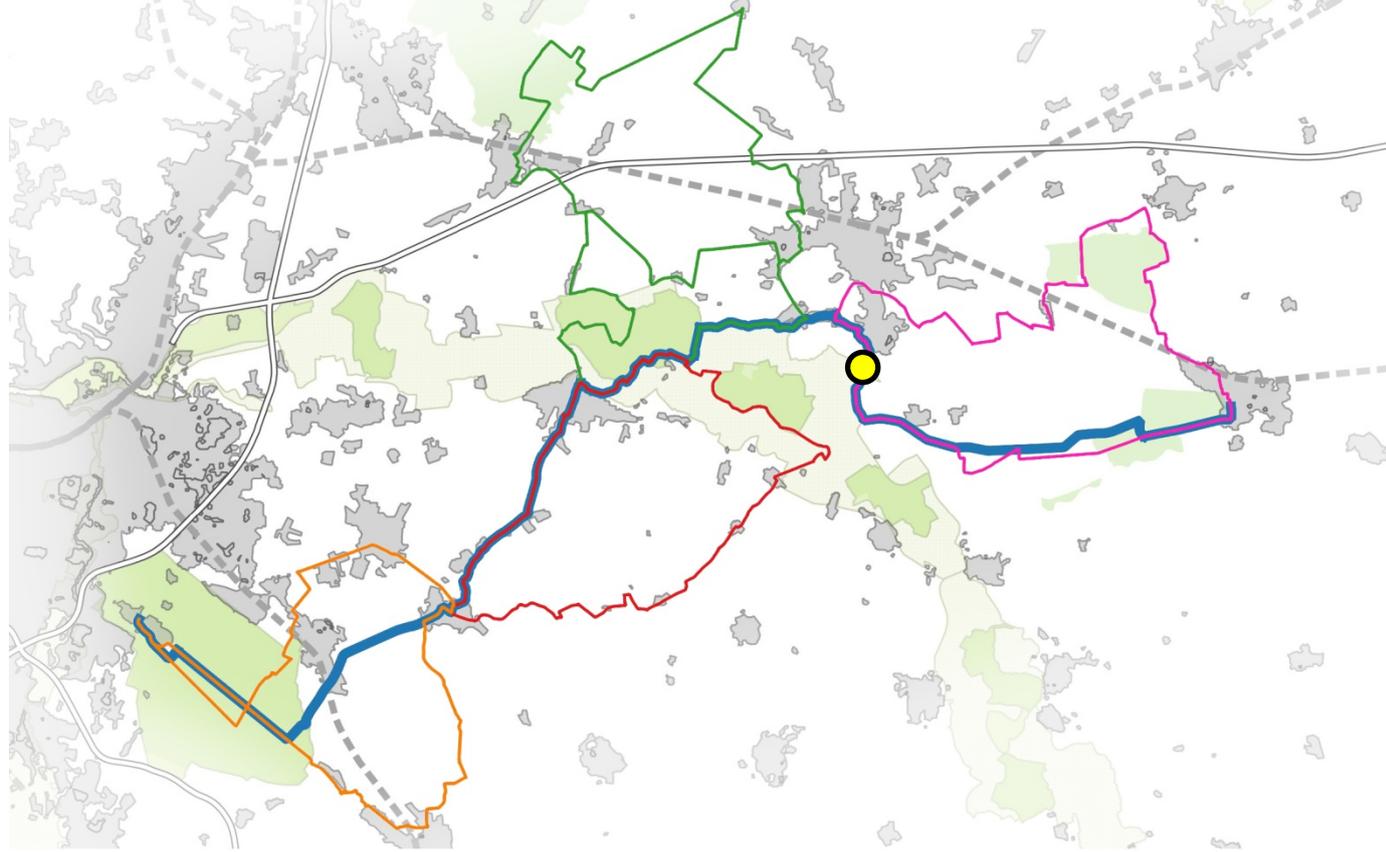
Segnaletica verticale che è possibile adottare in tale contesto



Segnaletica verticale turistica



Ipotesi progettuale con inserimento di segnaletica orizzontale e dissuasori



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale

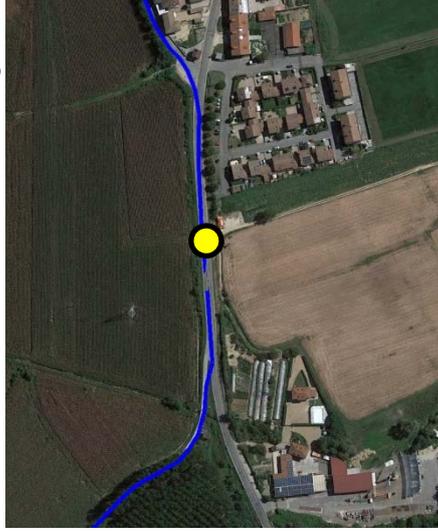


Foto aerea

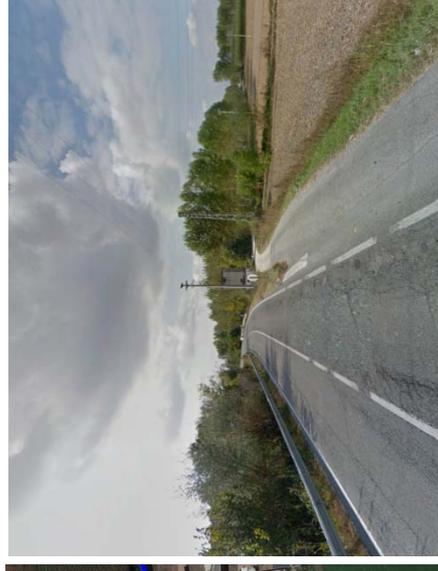


Foto del tratto su SP 129 pressi di via Campagnino

DATI GENERALI:

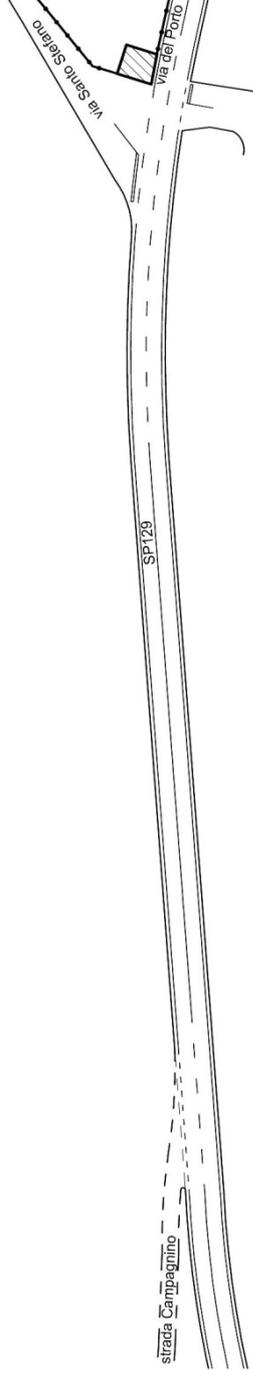
COMUNE: CARMAGNOLA (TO)
TIPOLOGIA: TRATTO EXTRAURBANO
LUNGHEZZA: 243 m

PROBLEMATICHE

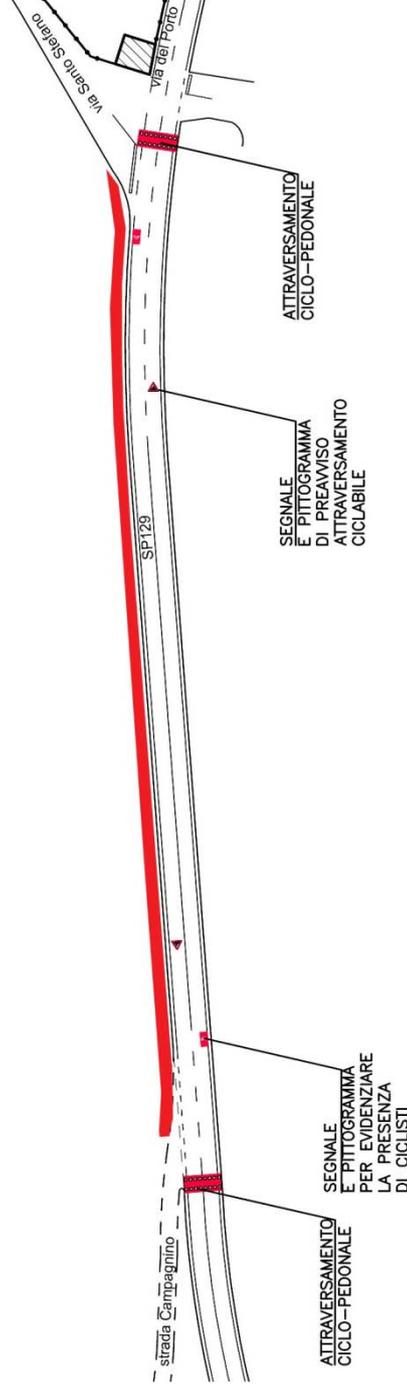
L'innesto da via Santo Stefano nella frazione San Bernardo sulla SP129 risulta abbastanza pericoloso a causa della velocità del traffico veicolare.

POTENZIALITA'

In relazione alle problematiche esposte, considerata la presenza di una parte di carreggiata che può essere utilizzata, si suggerisce l'inserimento di un tratto di pista ciclabile in sede propria, in adiacenza alla carreggiata stradale, con l'aggiunta di segnaletica orizzontale e verticale per segnalare ai veicoli in transito la presenza di ciclisti lungo il sedime ciclabile.

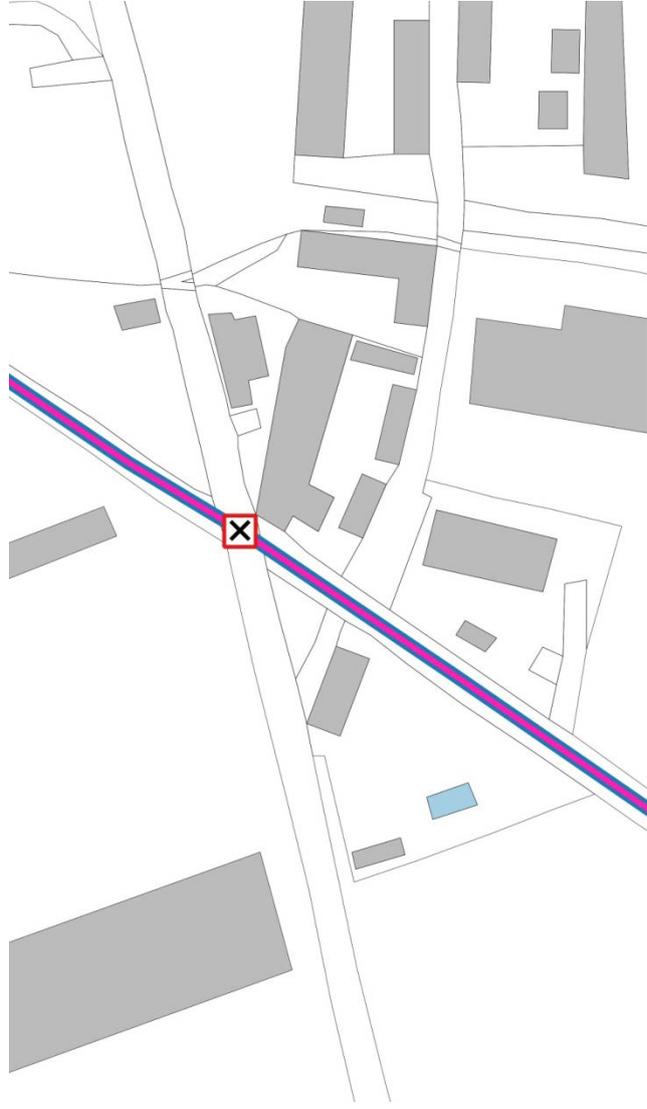
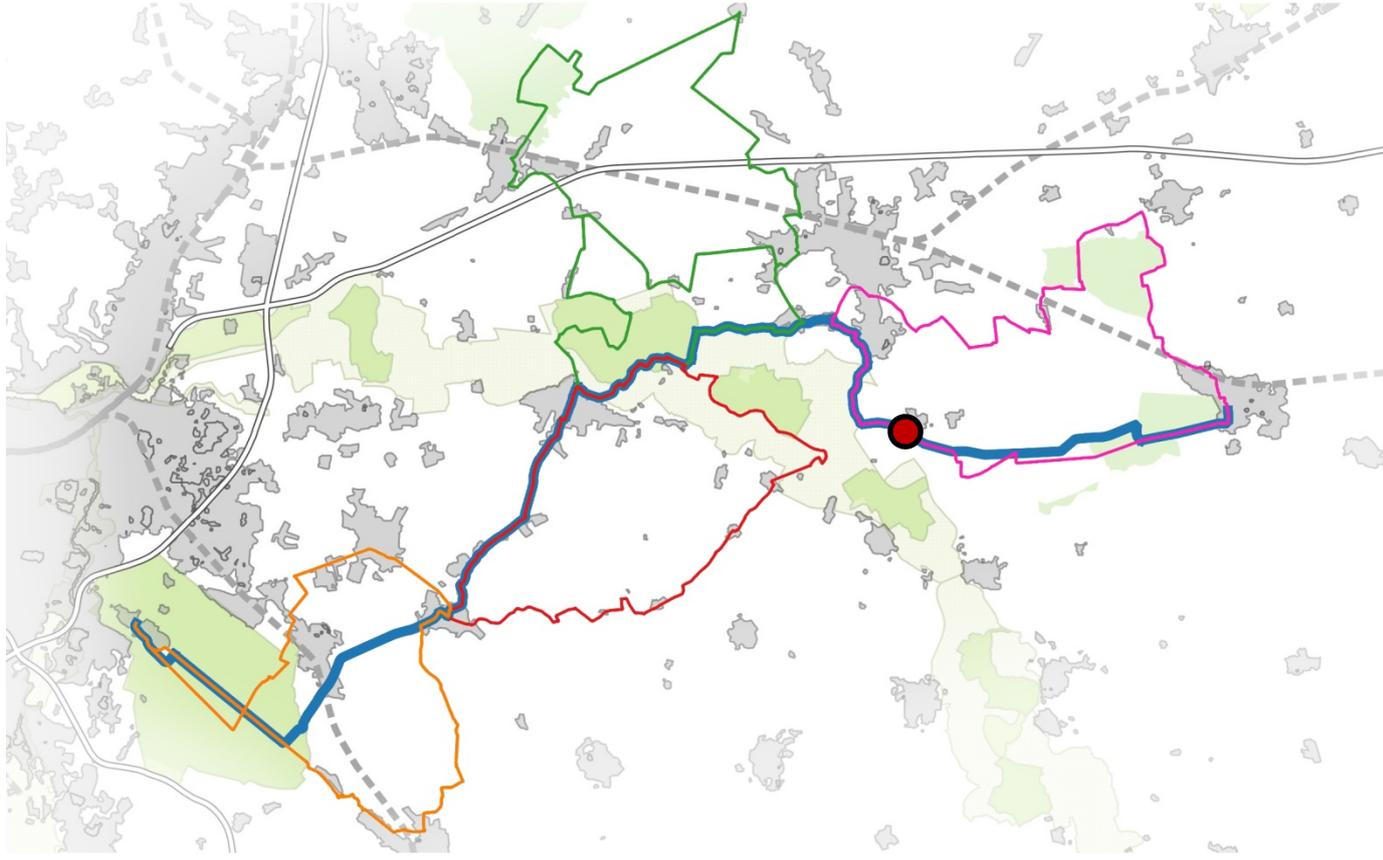


Planimetria dello stato di fatto



OPERE IN PROGETTO: PISTA CICLABILE IN SEDE ESTERNA
STIMA DEI COSTI: 77.000€

Planimetria con le ipotesi di progetto



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale

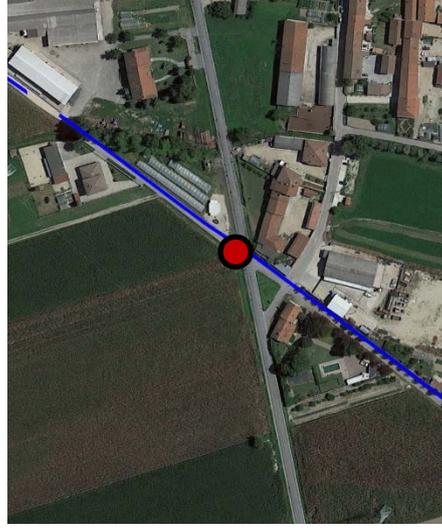


Foto aerea



Foto dell'incrocio SP129 - via Ceretto

DATI GENERALI:

COMUNE: CARMAGNOLA (TO)

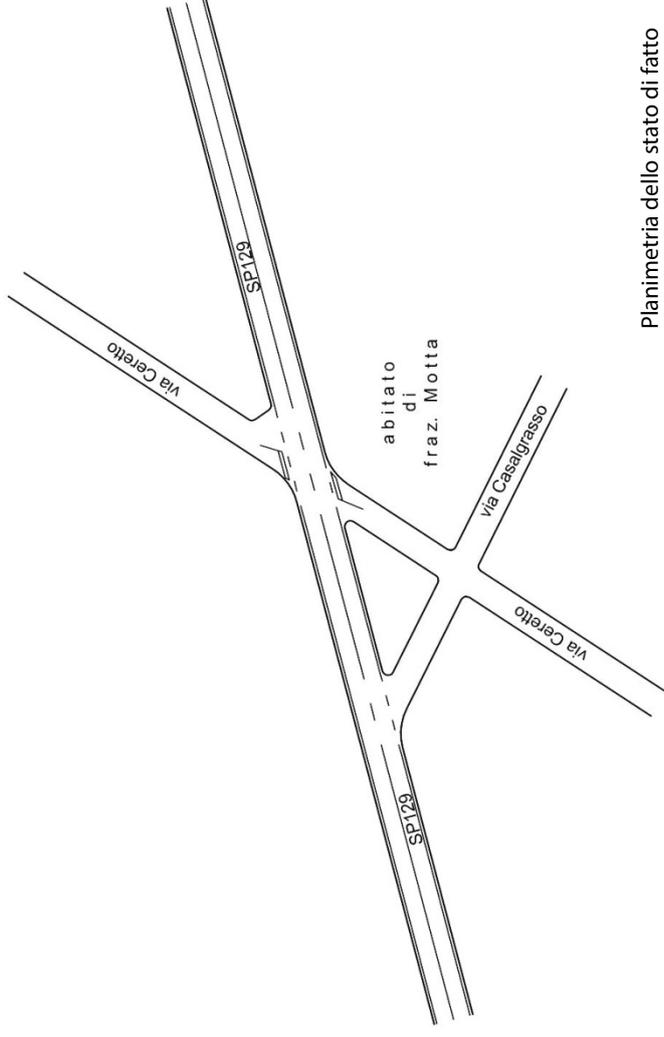
TIPOLOGIA: INCROCIO

PROBLEMATICHE

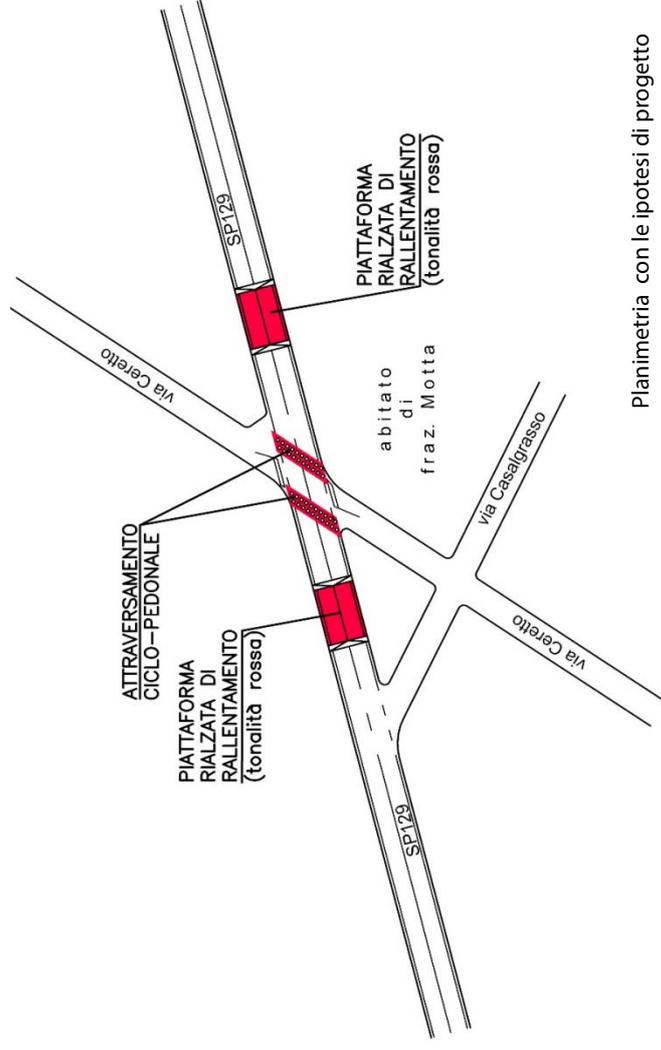
L'intersezione tra la Strada SP129 e via Ceretto nell'ambito delle frazioni Motta del comune di Carmagnola rappresenta un punto di notevole criticità lungo il tracciato, in relazione al traffico veicolare presente su questa strada provinciale e alla velocità di transito dei veicoli.

POTENZIALITA'

Dal punto di vista progettuale è possibile individuare una soluzione che comprende due piattaforme rialzate in prossimità dell'attraversamento, per il rallentamento dei veicoli e la segnalazione dell'attraversamento vero e proprio mediante segnaletica orizzontale e verticale.



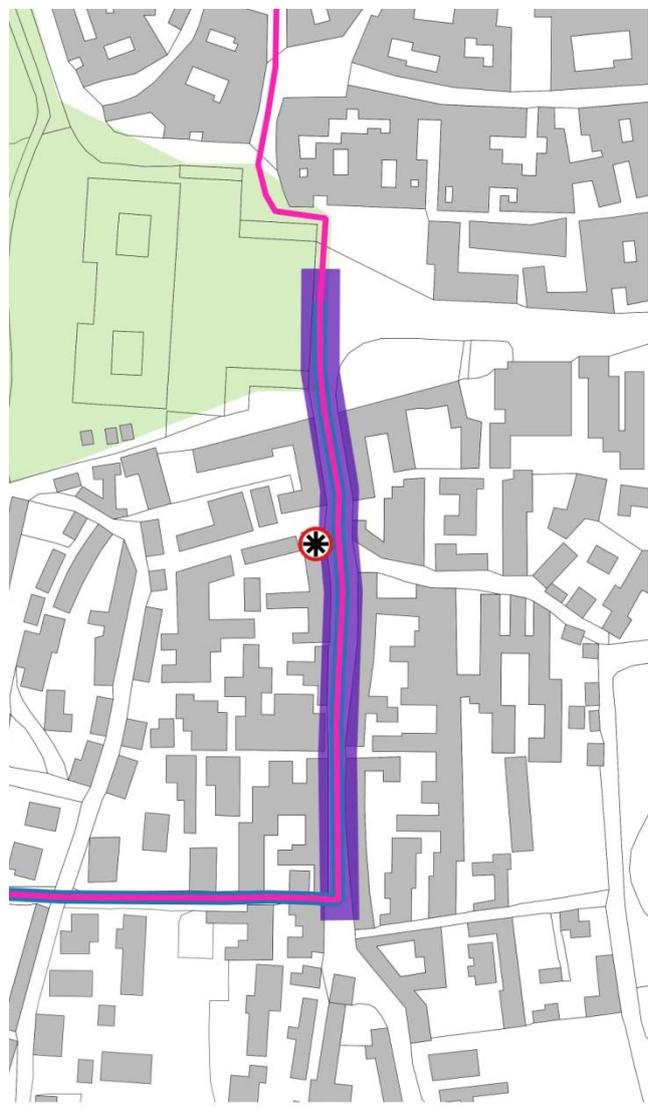
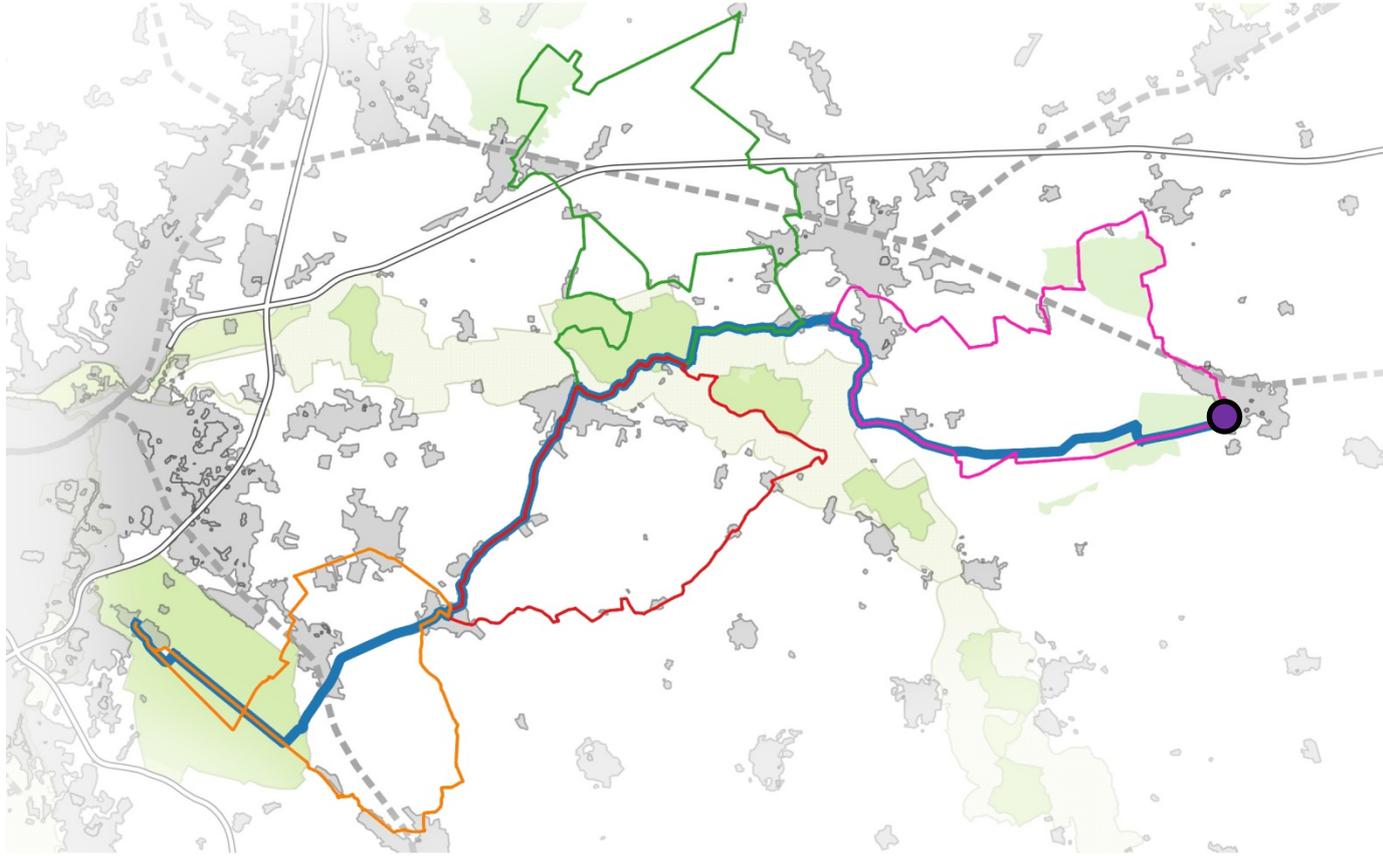
Planimetria dello stato di fatto



Planimetria con le ipotesi di progetto

SCHEDE CRITICITA'

COMUNE: RACCONIGI



Individuazione criticità sulla Carta Tecnica Regionale



Foto aerea



Foto dell'attraversamento di Racconigi

DATI GENERALI:

COMUNE: RACCONIGI (CN)
TIPOLOGIA: TRATTO URBANO
LUNGHEZZA: 320 m

SOLUZIONI PROGETTUALI PER I TRATTI URBANI

Nel tratto urbano risulta abbastanza problematico l'inserimento di un nuovo sedime ciclabile, dedicato alla mobilità ciclopedonale, in relazione alla conformazione delle strade esistenti e alle ridotte dimensioni delle carreggiate.

In questo senso le soluzioni progettuali che possono essere messe in atto riguardano la segnaletica orizzontale e verticale, la realizzazione di piattaforme rialzate che rallentano la velocità dei veicoli, accorgimenti puntuali in prossimità delle intersezioni più pericolose. In linea generale possono essere adottate misure che permettano la circolazione delle automobili e dei ciclisti in sede promiscua, rendendo compatibile la mobilità veicolare con quella più «lenta» legata all'uso delle biciclette.



Segnaletica verticale che è possibile adottare in tale contesto



Segnaletica verticale turistica



Esempio di limitazione di un percorso ciclopedonale con elementi dissuasori