



CITTÀ DI CARPI

PUMS Carpi_Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

ALLEGATO 1_ Case Study

Zona 30 Colombo_Progetto Pilota



Carpi facile
Carpi Rischio 0
Carpi Città 30
Carpi fattibile

Data:		Adozione	
Revisione		Responsabile del Servizio Dott. Ing. Antonio Morini	Dirigente Settore A3 Dott. Ing. Norberto Carboni

Comune di Carpi - Protocollo n. 52617/2020 del 24/09/2020

Si attesta, ai sensi dell'art. 23 del Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82, che la presente copia analogica è conforme in tutte le sue componenti al documento informatico originale depositato agli atti presso il Comune di Carpi.

ISOLA 30 QUARTIERE COLOMBO

passo a passo 

INDICE

. Intro _Le isole di Carpi.....	pg.1
. Verso un Quartiere per le persone_ Caratteristiche dell' Isola Colombo.....	pg.2
. E le persone raccontano_Sintesi del processo partecipato svolto.....	pg.3-5
. Le osservazioni dei tecnici_Lavoro sul campo.....	pg.6
. Per le persone c'è bisogno di..._Sintesi delle necessità.....	pg.7
. Macro obiettivi_obiettivi definiti dai tecnici in base al percorso partecipato.....	pg.8
. Strategie_Abaco interventi per l'isola 30 Colombo.....	pg.9
. Strategia 1_Le entrate e le uscite.....	pg.10
. Strategia 2_ Gli incroci.....	pg.11
. Strategia 3_Gli attraversamenti.....	pg.12
. Strategia 4_I punti di sosta_isole sociali.....	pg.13
. Strategia 5_Restringimento di carreggiata.....	pg.15-16
. Strategia 6_ Ottimizzazione delle sosta.....	pg.17
. Strategia 7_I sensi di circolazione	pg.18
. Strategia 8_La segnaletica e la Comunicazione.....	pg.19
. I Tempi_ Proposta di fasi di intervento.....	pg. 20
. Tavole grafiche: fase 0, 1, 2.....	pg.21-23
. Approfondimenti_Studi di sistema grafico per segnaletica strade ad uso speciale.....	pg.24-29
. Visualizzazioni_ immagini di suggestione di habitat 30 Colombo possibile.....	pg.30-31
. Eventi per la divulgazione del PUMS.....	pg. 32-33
. Crediti	

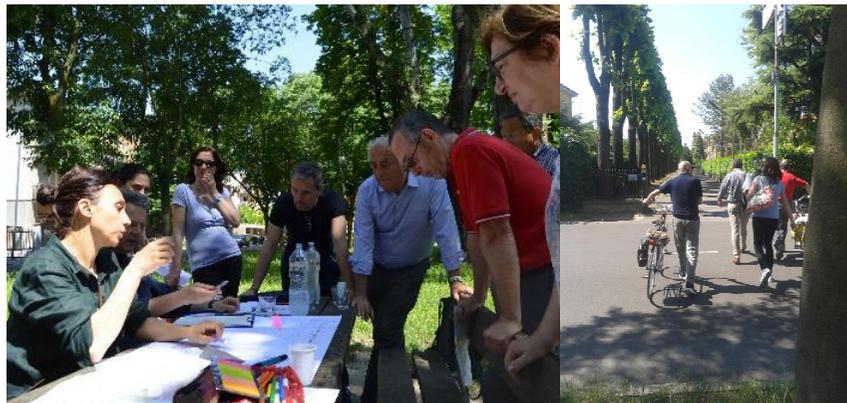
E LE PERSONE RACCONTANO...

SINTESI DEL PROCESSO PARTECIPATO SVOLTO



Carpi Colombo Zona 30

foto del 1° incontro 17-05-17



Il racconto delle persone

Il percorso partecipato che ha accompagnato lo sviluppo del progetto Case Study Colombo è descritto in dettaglio nell'Allegato 0.

Riportiamo ugualmente alcune fotografie degli incontri svolti per evidenziare l'importanza che questi momenti hanno avuto per definire le strategie principali per la rigenerazione dell'isola.

Il coinvolgimento degli stakeholders è stato grande, confermando il senso di appartenenza al quartiere e la volontà collettiva di migliorare la qualità di vita dei suoi abitanti.

I temi della mobilità sostenibile sono stati accolti dai partecipanti al gruppo di lavoro come urgenti e prioritari, rendendo sempre vivo il dibattito e contribuendo ad evidenziare le misure di intervento per il breve termine.

E' stata corale la richiesta di moderazione della velocità e l'attenzione al tema della sicurezza stradale.

Si è discusso e lavorato sul campo sui seguenti temi:

- Piste ciclabili/Ciclabili diffusa, Corridoi verdi/Connessione parchi.
- Entrate/Uscite, Attraversamenti, Connessione ciclo-pedonale centro storico.
- Accessibilità dentro l'isola: Manutenzione Ordinaria, arredo urbano.

Un incontro speciale è stato dedicato a Via Colombo, per capirne più a fondo le caratteristiche: chi la usa, a che ora, come si muovono le auto, i pedoni e le bici in questa strada; come sono le residenze e i commerci, quali le fragilità e potenzialità della strada.

Tutto il materiale raccolto è stato usato nel momento di sviluppo della relazione di piano, sistematizzato e restituito in sintesi dai tecnici progettisti alla Amministrazione come strumento di lavoro.

E LE PERSONE RACCONTANO... SINTESI DEL PERCORSO PARTECIPATO SVOLTO



foto del 2° incontro chiusura Pascoli



Il racconto delle scuole

Una giornata speciale di lavoro con i cittadini è stata dedicata agli abitanti più importanti del quartiere: i bambini (scuola primaria).

Con loro è stato affrontato il tema della percezione dello spazio, della sosta delle auto, “dell’uso dei piedi” e di mezzi sostenibili per andare a scuola. I ragazzi hanno simulato lo spostamento di un Bus, di auto, di biciclette usando per una mattina la strada di Via Pascoli chiusa appositamente per l’evento.

La strada temporaneamente pedonale ha consentito a tecnici ed alunni di valutare e valorizzare la scelta di mantenere una “cintura dolce” di strade pedonali e a traffico limitato intorno alle scuole.

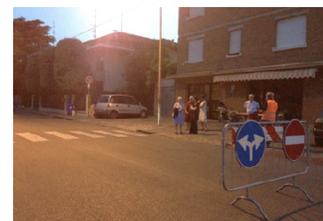
di chi sono marciapiedi



E LE PERSONE RACCONTANO.... SINTESI DEL PROCESSO PARTECIPATO SVOLTO



foto 4° incontro Chiusura Via Colombo la sera



Via Colombo di sera.

La sera l'isola risulta tranquilla e poco trafficata, le ore di maggior intensità di scorrimento auto e movimento del quartiere sono legate agli orari di entrate e uscita delle scuole e nel pomeriggio.

Gli incroci risultano pericolosi anche la sera, le strade ampie fomentano la velocità e il disordine nell'uso dei parcheggi.



LE OSSERVAZIONI DEI TECNICI....

LAVORO SUL CAMPO



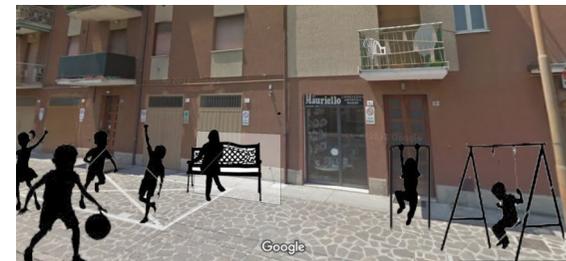
Edifici dismessi.

Durante il lavoro di campo sono stati evidenziati gli edifici in disuso, come alcune ex fabbriche, i piano terra con esercizi commerciali attivi ed altri vuoti. Sono state segnalate le essenze arboree private ma di beneficio pubblico della strada e la situazione generale di manutenzione dello spazio pubblico.

Dalla osservazione collettiva si evince un quartiere con potenzialità di usi nuovi, spazi di aggregazione da riqualificare, strade ampie da ripensare.

Questi sono gli elementi di progetto che daranno identità alla isola 30 come quartiere residenziale verde sicuro e con velocità limitata.

simulazioni di usi possibili realizzate per il dibattito partecipato



PER LE PERSONE C'E' BISOGNO DI....

Sintesi delle necessità espresse dai cittadini_grupo di lavoro partecipato



Obiettivi collettivi per le zona 30.

 potenziare la mobilia pedonale

 velocità massima 30

 nuova rete per le biciclette

 attenzione all'intorno urbano

 nuovi luoghi di sosta e riposo

 recupero di zona verdi

 meno auto nel quartiere.

MACRO OBIETTIVI

Obiettivi definiti dai tecnici in base al percorso partecipato



Carpi Colombo Zona 30



il marciapiede invade la strada

grafica per isole di sosta pedonale

Studiare un **sistema grafico** coordinato con il sistema di **segnaletica normata** per trasmettere gli usi della strada.

Macro obiettivi e abaco interventi

Alla luce del percorso partecipato e della metodologia sviluppata con le linee guida del PUMS vengono individuati due macro obiettivi centrali per il quartiere Colombo come isola ambientale, ognuno dei quali racchiude più temi e interventi tangibili in linea con le necessità espresse dai cittadini.

1. Potenziare la dimensione *riionale* dell' isola

Le isole ambientali si prestano ad essere il tessuto urbano delle relazioni sociali, della riscoperta

dei tempi dolci per la mobilità e per la fruizione degli spazi pubblici.

Non pensiamo alle isole 30 caratterizzate solo da una velocità ridotta ma pensiamo ad ambienti sostenibili dove la dimensione del quartiere è potenziata al massimo attraverso attività di piccolo commercio, servizi aperti in orari prolungati, parcheggi di biciclette, spazi predisposti per il gioco, fermate degli autobus accessibili e trasporti pubblici frequenti ed efficienti.

Un'isola dove fermarsi a scambiare due chiacchiere, lasciare in sicurezza la bicicletta, muoversi liberamente per le strade ad ogni ora del giorno.

2. Spazio pubblico come Piattaforma Unica.

Se pensiamo l'insieme degli spazi pubblici aperti _ strade, marciapiedi, parchi, giardinetti, slarghi aiuole_ come un unico elemento qualificato a disposizione delle persone, ecco che questo "Layer" diventa l' elemento distintivo e potenziatore dell'Isola 30.

La strada a "Piattaforma Unica" che eleva a stesso livello strada carrabile e marciapiede, non elimina il marciapiede, ma fa percepire l' utente protetto come se si trattasse tutto di marciapiede.

La Piattaforma unica è realmente accessibile .

La percezione degli automobilisti. Nella strada a piattaforma unica le auto non sono proibite ma la prevalenza ciclabile e pedonale è data dalla **percezione di estraneità da parte dell'automobilista**: il conducente si sente "a disagio" ad andare veloce per l'identità della strada.

Mantenendo questi obiettivi come visione strategica generale di lavoro, vengono individuati 8 micro interventi tangibili.

questo "abaco" rappresenta gli elementi chiave da rigenerare e ri-settare perché l'area migliori le condizioni di trasporto, incrementi i momenti di incontro e socialità tra le persone, potenzi infine il tessuto urbano come habitat armonioso, sostenibile, a velocità limitata. **8**

STRATEGIE

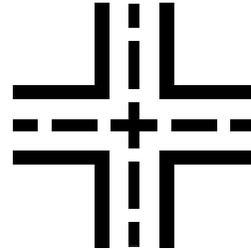
Abaco interventi per l'isola 30 Colombo



1- Le entrate e le uscite



2- Gli incroci



I rialzi, lo chicane
Le mini-rotatorie

3- Gli attraversamenti



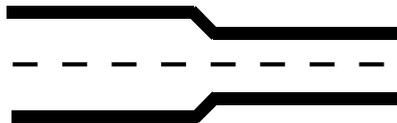
Elementi di innovazione:
pittura e pigmentazione su
asfalto per la comunicazione
degli usi degli spazi.

4- i punti di sosta_isole sociali



Il mobiliario urbano e
la vegetazione

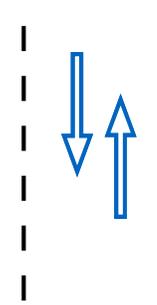
5. Restringimento di carreggiata



6. Ottimizzazione della Sosta



7- I sensi di circolazione



8- La segnaletica e la comunicazione



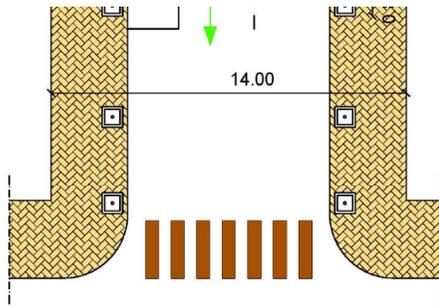
Segnaletica zona 30
Elementi di innovazione:
pittura e pigmentazione su asfalto
per la comunicazione degli usi
degli spazi.

1- STRATEGIA

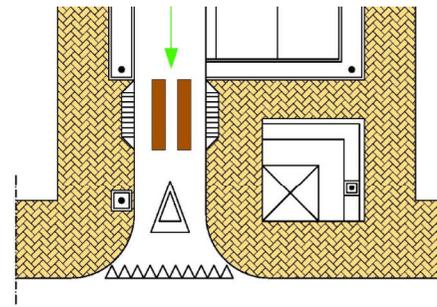
1- Le entrate e le uscite



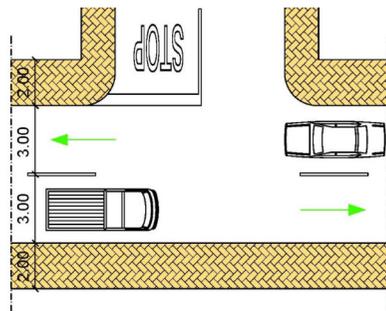
LE PORTE ALLA ISOLA 30



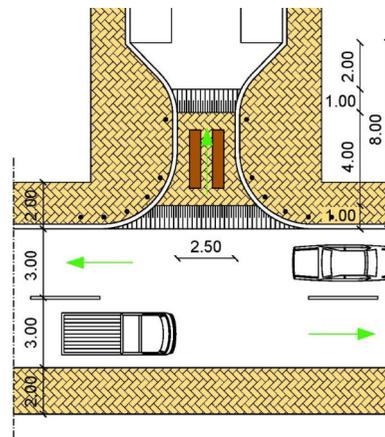
STATO DI FATTO



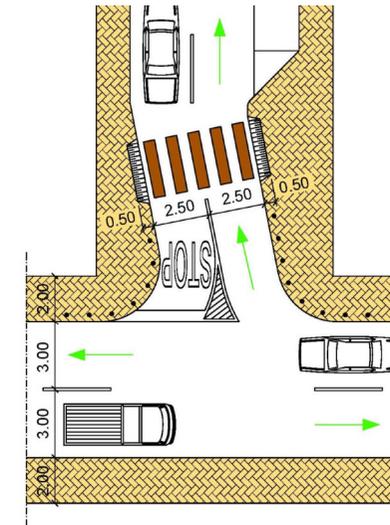
SCHEMA PROGETTUALE



STATO DI FATTO



SCHEMA PROGETTUALE



SCHEMA PROGETTUALE

LE SOLUZIONI TECNICHE

Di seguito si riportano alcuni zoom degli 8 temi di progetto del abaco propedeutici al raggiungimento degli obiettivi.

La soluzione tecnica qui disegnata si concilia con il sistema grafico comunicativo indentitario dell'isola.

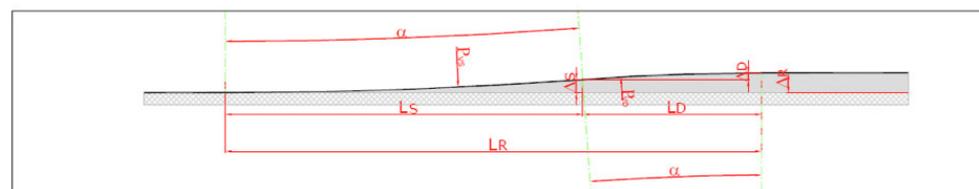
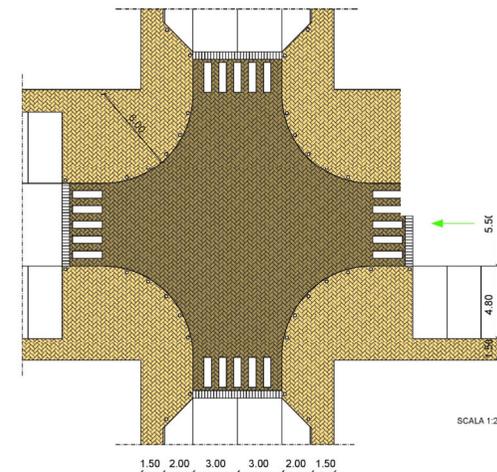
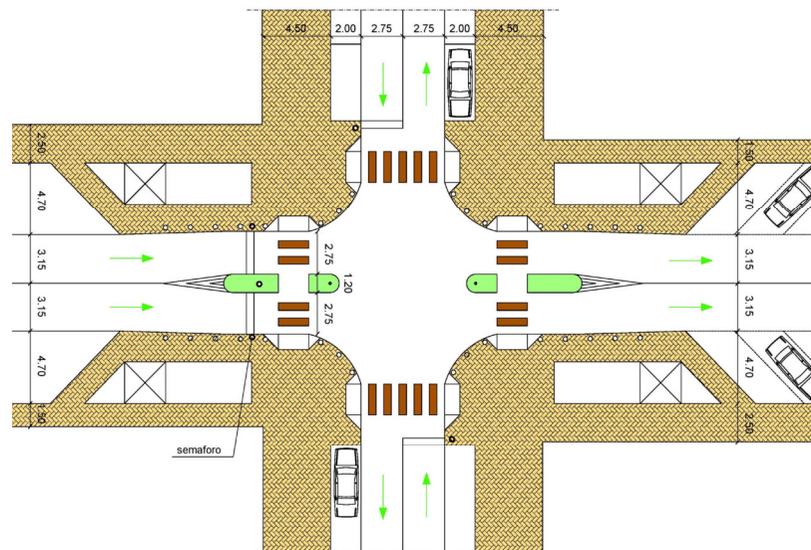
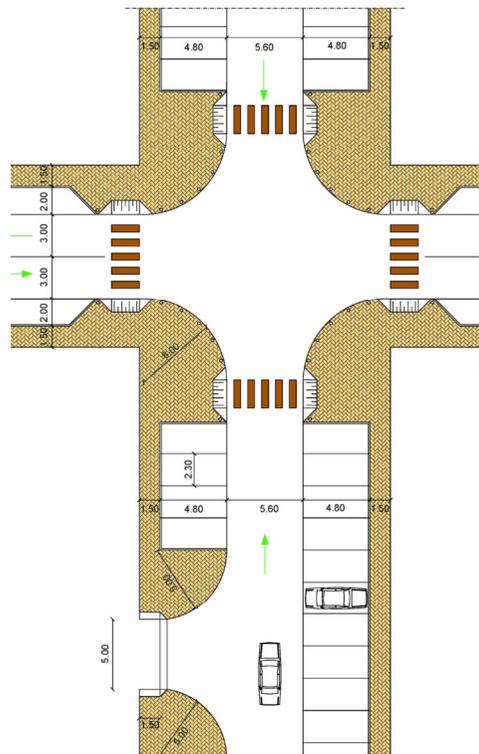
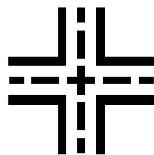
Ingressi e Uscite

Anche se la Visione Globale è arrivare ad essere Città 30, l'isola rappresenta un punto di arrivo di *Habitat Urbano*.

Le entrate e le uscite con il cambio conseguente di velocità e di vita delle strade sono un passaggio nevralgico a livello di comunicazione e sicurezza.

STRATEGIA

2 - Gli incroci



$R_{vD} \geq R_{v \min} = 20 \text{ m}$ \Rightarrow raggio minimo del cerchio osculatore nei raccordi verticali convessi
 $R_{vS} \geq R_{v \min} = 40 \text{ m}$ \Rightarrow raggio minimo del cerchio osculatore nei raccordi verticali concavi

Δ_k = dislivello fra la livelletta stradale e l'area rialzata

$$\Delta_k = \Delta_s + \Delta_D$$

$$\Delta_s = R_{vS} * (1 - \cos \alpha)$$

$$\Delta_D = R_{vD} * (1 - \cos \alpha)$$

$$\alpha = \arccos(1 - \frac{\Delta_k}{R_{vS} + R_{vD}})$$

$$L_D = R_{vD} * \text{sen} \alpha$$

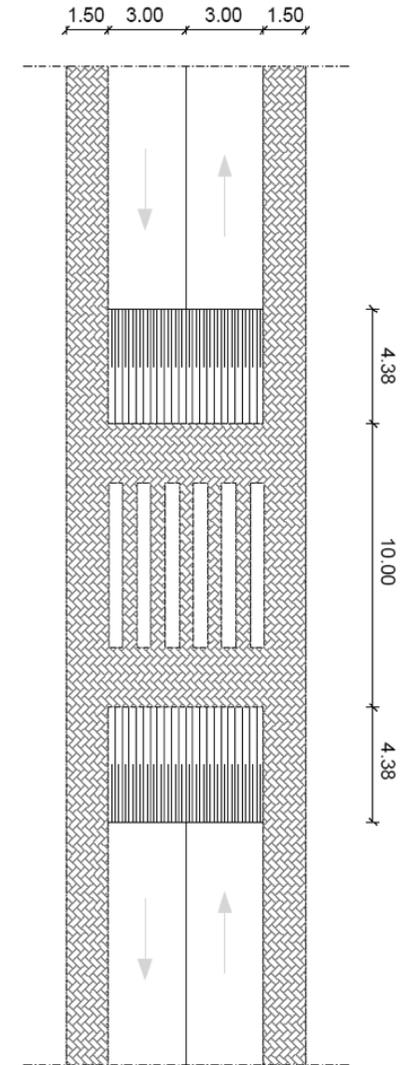
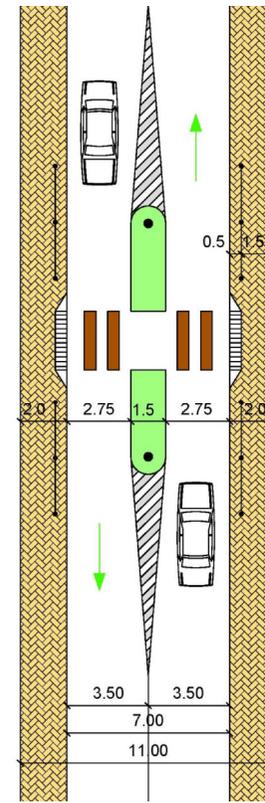
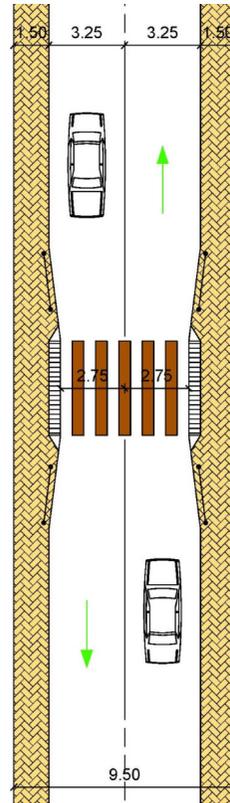
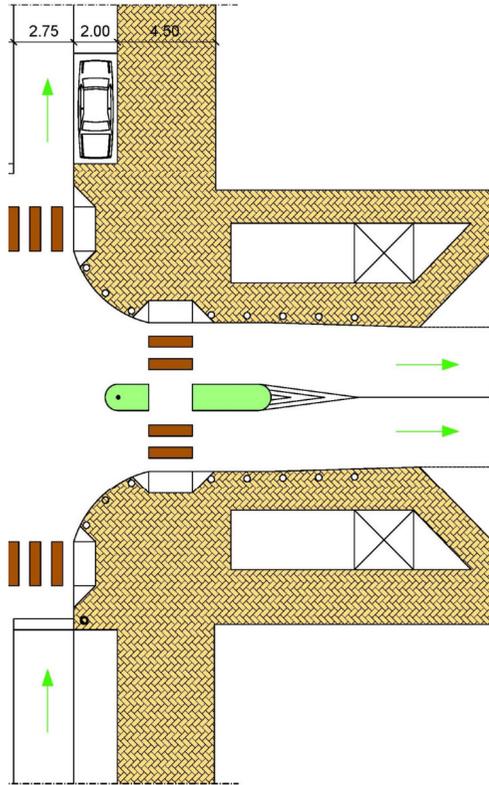
$$L_s = R_{vS} * \text{sen} \alpha$$

$$L_k = L_s + L_D = (R_{vS} + R_{vD}) * \text{sen} \alpha$$

L_k = lunghezza minima della rampa per il dislivello Δ_k

STRATEGIA

3 - Gli attraversamenti



4 STRATEGIA -i punti di sosta_ isole sociali

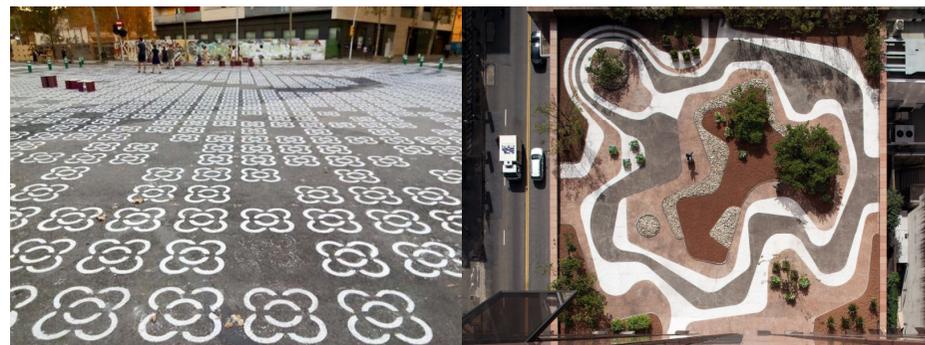


Isola e aree per i pedoni o fasce polifunzionali.

Le scelte di restringimento di carreggiata e attraversamenti più ampi e sicuri favoriscono la creazione di piccole aree pedonali o multifunzionali che contribuiscono al buon funzionamento della strada a favore dei pedoni.

Il rallentamento del flusso del traffico con le rotonde e cambi di circolazione permettono di “usare” la strada di più, perché più gradevole e sicura. Ecco che si rendono necessari spazi complementari di sosta: sedute, cartelli informativi, giochi urbani, anche solo una piattaforma segnalizzata con una grafica/pavimentazione differente.

Nel progetto di Via Colombo le immissioni laterali alla strada sono occasione di creare piccole isole di sosta.

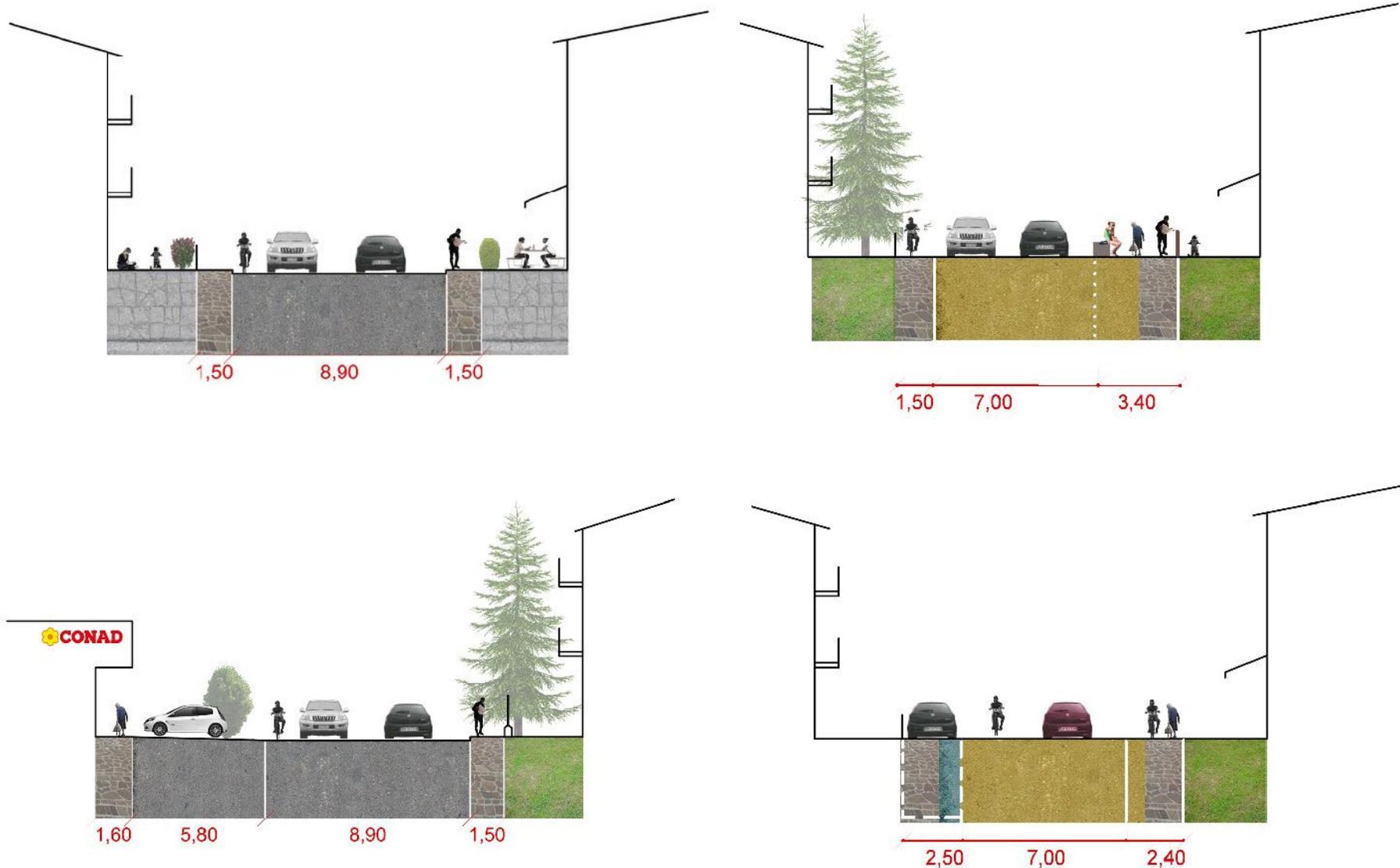


STRATEGIA

5. Restringimento di carreggiata



STUDI DI SEZIONE con restringimento di carreggiata su VIA COLOMBO



6. STRATEGIA Ottimizzazione della Sosta



Le strade locali possono essere trasformate in
strade residenziali e strade parcheggio.

Le strade residenziali sono vie dove è la composizione architettonica che rende compatibile la convivenza tra diversi modi di spostamento.

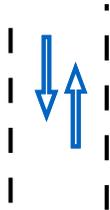
Le strade parcheggio sono vie che mediante interventi sulla circolazione aumentano la disponibilità di stalli di sosta.

Sono entrambe a supporto di una gerarchizzazione della viabilità finalizzata a disincentivare:

- l'itinerari porta a porta in auto, imponendo percorsi pedonali di completamento più estesi,
- il traffico di attraversamento nelle isole ambientali,
- e ad ottimizzare la circolazione sulla viabilità primaria.

La **riqualificazione urbana** va perseguita con assoluta concretezza e realismo tenendo conto delle risorse pubbliche disponibili e perseguendo anche interventi ,che rendano "conveniente per i cittadini ciò che è di interesse pubblico" e in grado di attrarre capitali privati. In tal senso le scelte legate alla ottimizzazione della sosta possono rappresentare la possibilità in termini economici di valorizzare, con progetti condivisi, gli spazi pubblici.

7 STRATEGIA -I sensi di circolazione



CITTA' DI CARPI
COMUNE DI CARPI
Settore A3
Ufficio Mobilità e Trasporti

SCALE 1:1000

QUARTIERE COMPRESO NELLE VIE:
BOLLITORA INTERNA, CATTANI NORD,
LENIN E UGO DA CARPI

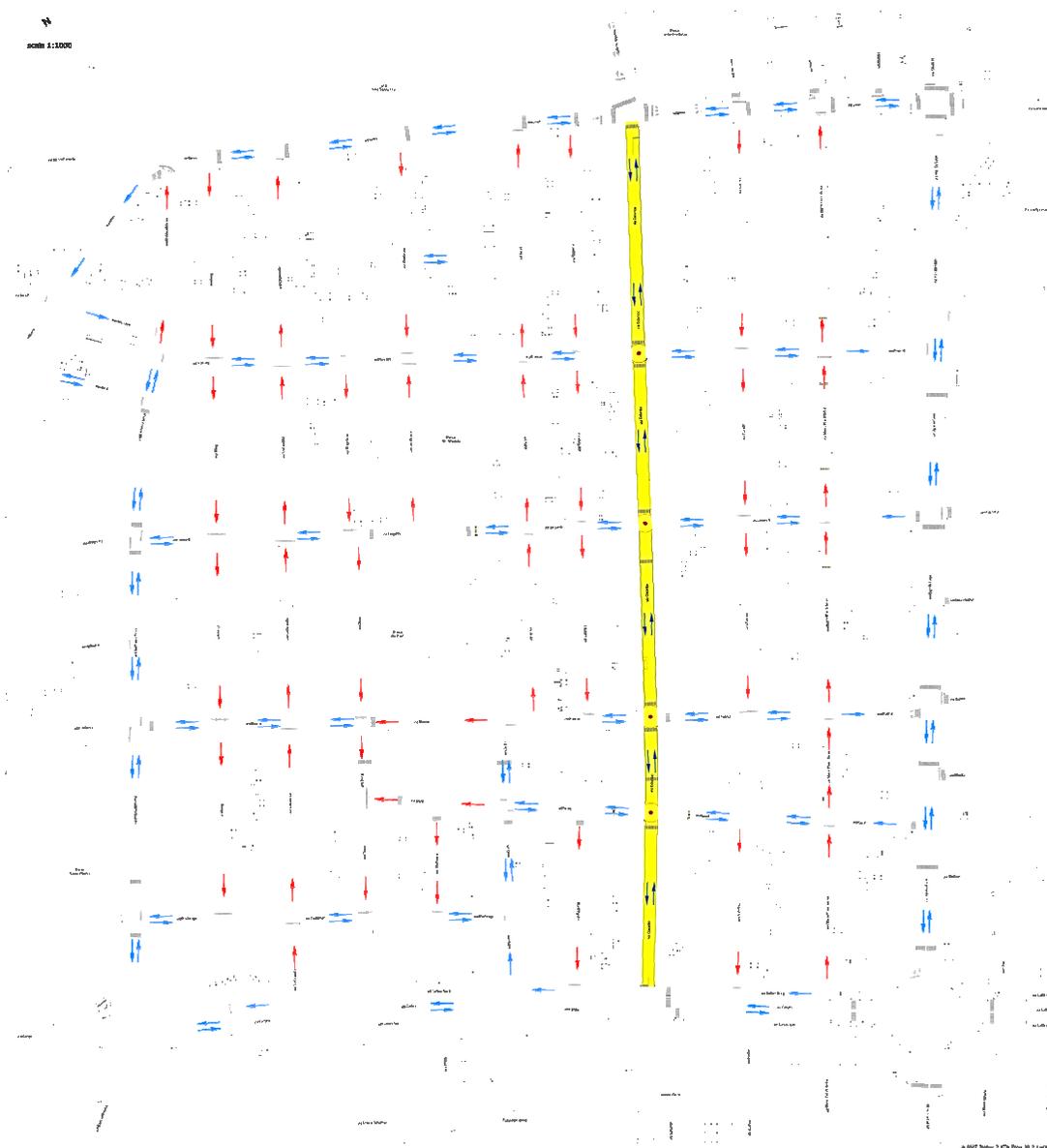
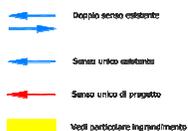
IPOTESI 2 di circolazione
MODIFICATA A SEGUITO C.T.A. 02/07/2018

Carpi li, 12 Luglio 2018

Il Responsabile di Servizio
Dott. Ing. Antonio Morici

Il Tecnico Incaricato
(Geom. Paolo Guadagni)

Disegnatore (Christian Roggiani)



Nel breve termine si propone di modificare la circolazione nel quartiere Colombo mediante l'introduzione del senso unico, in particolare:

- nelle strade a vocazione residenziale di vecchia lottizzazione con piattaforma inadeguata;
- intorno al plesso scolastico, per ridurre la congestione e la pericolosità nelle ore di punta legate all'accompagnamento/ritiro degli alunni;

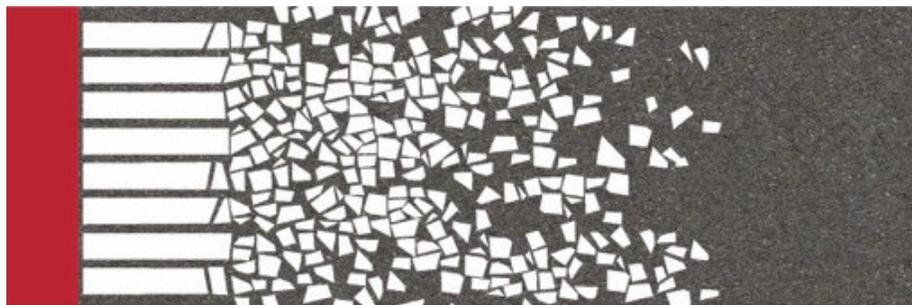
Si possono introdurre gradualmente e per step le nuove modalità di circolazione, sia per testarne gli effetti che per evitare la creazione di movimenti circolatori parassitari e comportamenti alla guida scorretti che possono aprire nuovi rischi.

Si suggeriscono nel breve termine le seguenti fasi di attuazione per l'introduzione dei sensi unici:

- riorganizzazione della circolazione nell'anello intorno alle scuole e strade tangenti i parchi (in particolare Via Goito, Via Giusti, Via Doria, Via Usodimare);
- introduzione del senso unico nelle strade residenziali di vecchia lottizzazione secondo le direzioni indicate nella mappa del quartiere accanto illustrata.

Nel medio-lungo termine il nuovo sistema circolatorio del quartiere andrà validato e consolidato sulla base dei risultati ottenuti, sempre nell'ottica di portare avanti in concomitanza, interventi di riqualificazione dello spazio stradale come spazio pubblico, a favore di una fruizione prevalentemente ciclopeditone di tutto il comparto urbano di Via Colombo.

8 STRATEGIA -La segnaletica e la comunicazione



IL SISTEMA GRAFICO A PARTIRE DALLA GEOMETRIA DEL MARCIAPIEDE ESISTENTE IN PIETRA

Rallentamenti e attraversamenti

Gli attraversamenti normati possono diventare spazi grafici per suggerire usi e mobilità sempre nel rispetto delle linee guida del Piano nazionale.

Le applicazioni grafiche possono rappresentare in un futuro Azioni Pilota da monitorare di facile realizzazione e rimozione.

I Rallentamenti in concomitanza delle centralità collettive delle zone 30 sono da considerare con speciale cura. Riteniamo di massima importanza la segnaletica coordinata.

Esempi di studi in progress di **sistema grafico** coordinato con il sistema di **segnaletica normata** per trasmettere gli usi della strada.

I TEMPI

PROPOSTA DI FASI DI INTERVENTO CASE STUDY



Carpi Colombo Zona 30

FASE 0:

INTERVENTI SULLA SEGNALETICA ORIZZONTALE E SULLA CIRCOLAZIONE

- A. ENTRATA USCITA VIA COLOMBO E PASCOLI
- B. DIPINTI ASFALTO VIA COLOMBO
- C. INTRODUZIONE SENSO UNICO VIA PASCOLI TRA VIA DORIA/VIA GOITO
CON RESTRINGIMENTO DI CARREGGIATA
- A. MINIROTORIE
- B. SENSI UNICI
- C. SEGNALETICA VERTICALE CICLABILI

FASE 1:

AREE STRADALI RIALZATE E AVANZAMENTO MARCIAPIEDI

- A. INCROCI COLOMBO RIALZATI
- B. RESTRINGIMENTO CENTRALE COLOMBO RIALZATO
- C. PIATTAFORMA RIALZATA PEDONALE PASCOLI TRA VIA DORIA/VIA GOITO
- D. COMPLETAMENTO PISTA CICLABILE
- E. PERCORSI VERDI

FASE 2:

PIATTAFORMA UNICA

- A. PIATTAFORMA UNICA VIA COLOMBO E VIA PASCOLI
- B. RIALZO DI ALCUNI INCROCI ISOLA
- C. POTENZIAMENTO ATTRAVERSAMENTI CON SALVA PEDONE

Asse temporale per la fattibilità di Piano

Il Piano Urbano PUMS ha carattere strategico, predispone orientamenti di progetto con indicazioni anche molto tangibili ma affida ai piani particolareggiati di settore lo sviluppo delle scelte di Piano.

In ogni modo la metodologia di lavoro adottata per il presente PUMS seguendo anche l'orientamento Europeo vuol essere estremamente concreto e legato alla viabilità delle scelte dal punto di vista sia economico che di gestione amministrativa.

Il particolare il case study Colombo permette una sperimentazione immediata delle scelte di piano e un banco di prova importante per la politica della mobilità adottata dal Comune.

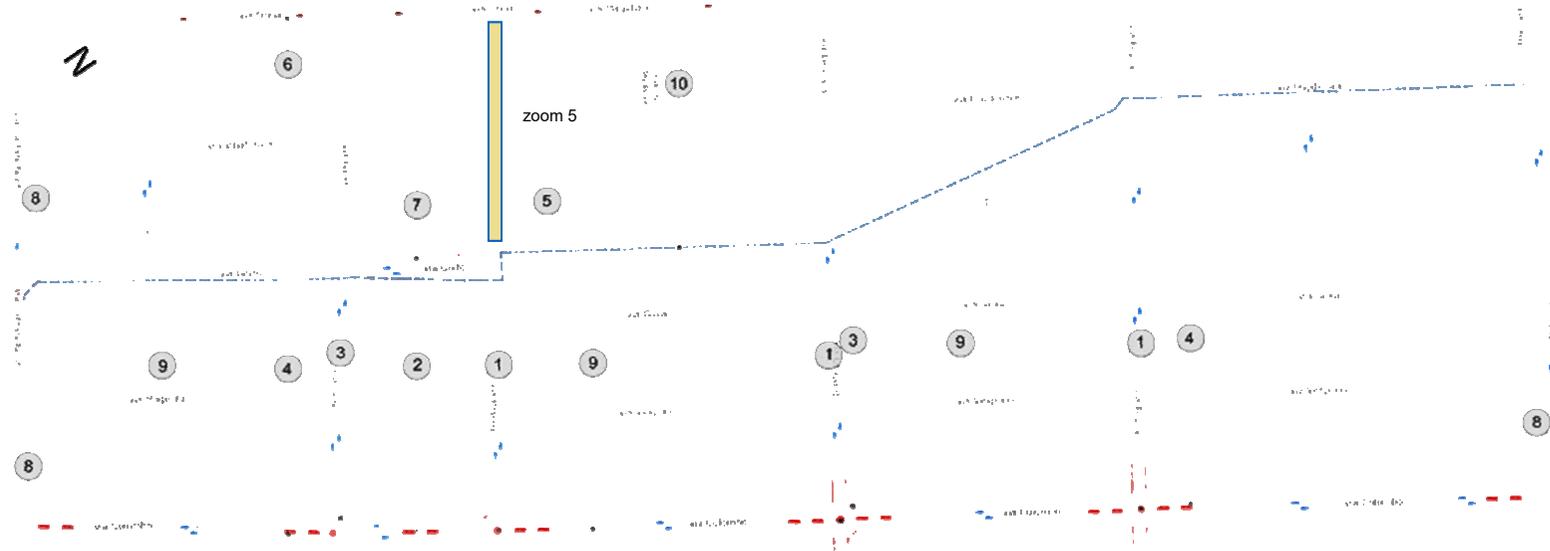
Con queste premesse, si definisce uno schema temporale di azioni immaginando una fase da sviluppare in breve tempo, una con interventi più strutturali da sviluppare in un arco di tempo chiamato medio ed in ultimo una fase pensata di svolgere in un un arco temporale più lungo, dove si vedono realizzate le scelte progettuali nella loro completezza.

Questa suddivisione del cronoprogramma permette mantenere la sperimentazione aperta durante tutto il processo e apportare modifiche se la risposta urbana non è in linea assoluta con le aspettative di progetto; inoltre permette un controllo economico graduale e monitorato, ed in ultimo risponde alle esigenze del cittadino che coinvolto nel percorso partecipato attende di essere presente alle trasformazioni della città anche se non sono subito strutturali ma in grado comunque di innescare processi virtuosi di rigenerazione urbana.

Di seguito 3 tavole che descrivono in dettaglio le azioni della fase 0, 1, 2

fase 0

interventi di segnaletica e
sensi di circolazione

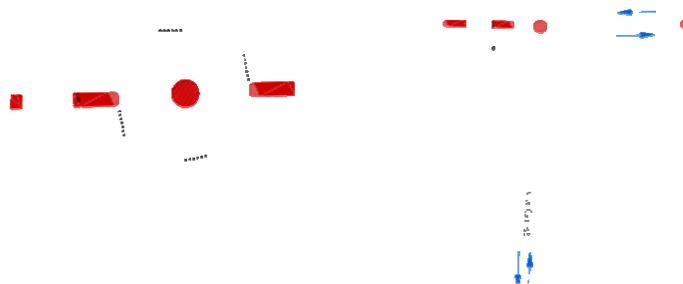


scala 1:2000

- 1 Minirotazione incroci di Via Colombo con segnaletica su asfalto
Via Colombo/Via Foscolo, Via Colombo/Via Leopardi, Via Colombo/Via Pascoli
Via Colombo/Via Giusti
- 2 Inserimento di restringimento centrale carreggiata fra incrocio Via Pascoli e
incrocio Via Giusti con segnaletica su asfalto (2m ampiezza)
- 3 Avanzamento dei marcapiedi (porecchie) solo sulle strade di immissione laterale
a Via Colombo: Foscolo, Leopardi, Pascoli, Giusti con segnaletica su asfalto.
(carreggiata libera per auto 2,75 + 2,75 strade immissioni agli incroci)
- 4 Isola salvapedone solo su Via Colombo in corrispondenza dagli attraversamenti
pedonali di ciascun incrocio
- 5 Introduzione di senso unico in Via Pascoli e restringimento di carreggiata
tramite segnaletica orizzontale zebra da un lato e realizzazione nuovi stalli
in sosta laterale dall'altro (vedi dettaglio zoom 5)
- 6 Introduzione sensi unici secondo mappa
- 7 Creazione fascia breve kiss and ride sul lato del marciapiede adiacente alla
scuola Via Giusti e Via Goro.
- 8 Segnalizzazione delle porte di ingresso a priorità carrabile e ciclopedonale
dell'isola
- 9 Pitture su asfalto leggere e reversibili per consolidamento usi delle strade 30.
- 10 Completamento pista ciclabile fino al parco dei Navigatori. (vedi piano di ciclabilità)

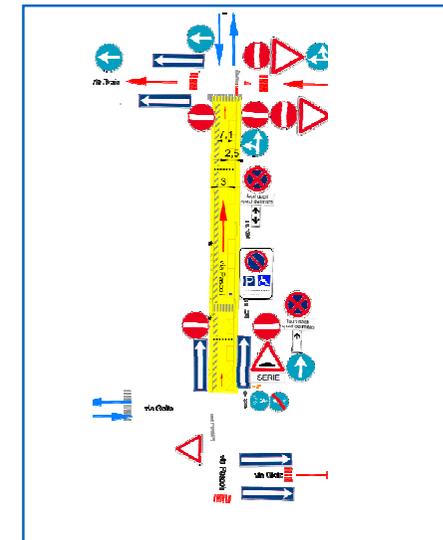
vedi sviluppo strada
incrocio ciclopedonale
spazio pedonale ciclo

applicazione pitture
su asfalto
ingombri e segnaletica



scala 1:500

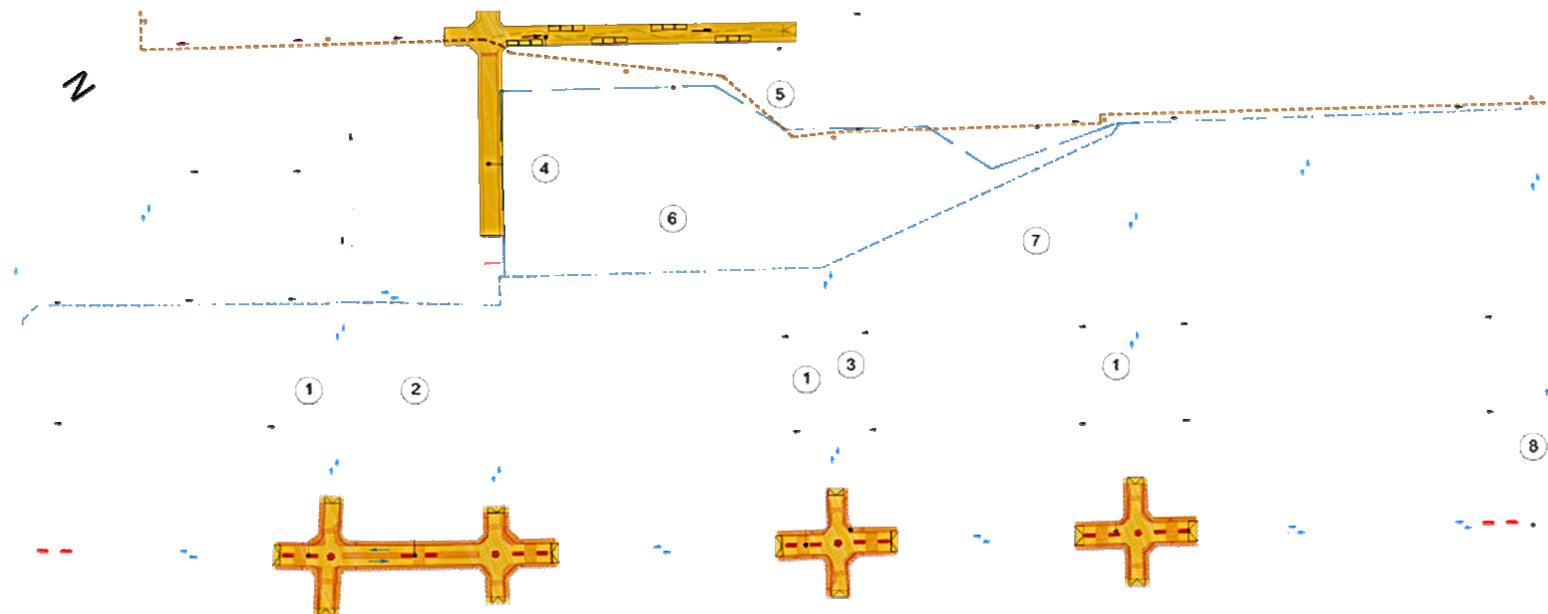
zoom 5



scala 1:1000

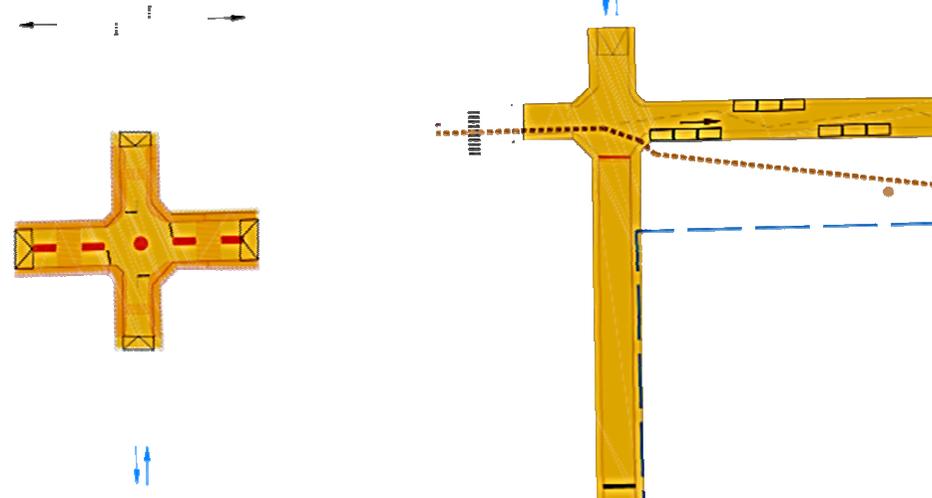
fase 1

aree stradali rialzate e
avanzamento
marciapiedi agli incroci



scala 1:2000

- 1 Introduzione aree stradali rialzate anche con avanzamenti marciapiedi negli incroci di Via Colombo/Foscolo e Via Colombo/Leopardi. **ART. 19 comma 1 e FIG. 19.3 del Regolamento Viario approvato**
- 2 Rialzamento piattaforma stradale con restringimento centrale (2m ampiezza) tra incrocio Via Pascoli e incrocio Via Giusti. Spazio per verde/luci/segnaletica su asfalto. Il **dimensionamento dei raccordi verticali delle rampe delle aree rialzate** va progettato considerandole un rialzo del piano stradale tramite rampe a pendenza costante, quindi come elementi stradali generici (non come dossi), configurandosi principalmente come modifiche al profilo longitudinale della strada, per cui valgono le prescrizioni del D.M. 5/11/2001 ("Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade")
- 3 Gli avanzamenti dei marciapiedi (orocchie) sulle strade di immissione laterale a Via Colombo (Via Foscolo, Leopardi, Pascoli, Giusti) vengono ridipinti sopra la nuova piattaforma per ridefinire lo spazio del marciapiedi.
- 4 Realizzazione di piattaforma unica nella parte personalizzata di Via Pascoli e in Via Doni dall'incrocio tra Pascoli e Leopardi per connessione al Parco Nuovi posti auto Via Doni a chicane.
- 5 Segnaletica nei parchi
- 6 Completamento pista ciclabile nel Parco dei Navigatori e attraverso Parco 20-29 maggio (ex Parco Posti)
- 7 Segnalizzazione percorso verde da Bollitora-Pastrengo -Doria-Usodimare-Lenin con cartellonistica dedicata su servizi e usi del quartiere



scala 1:1000

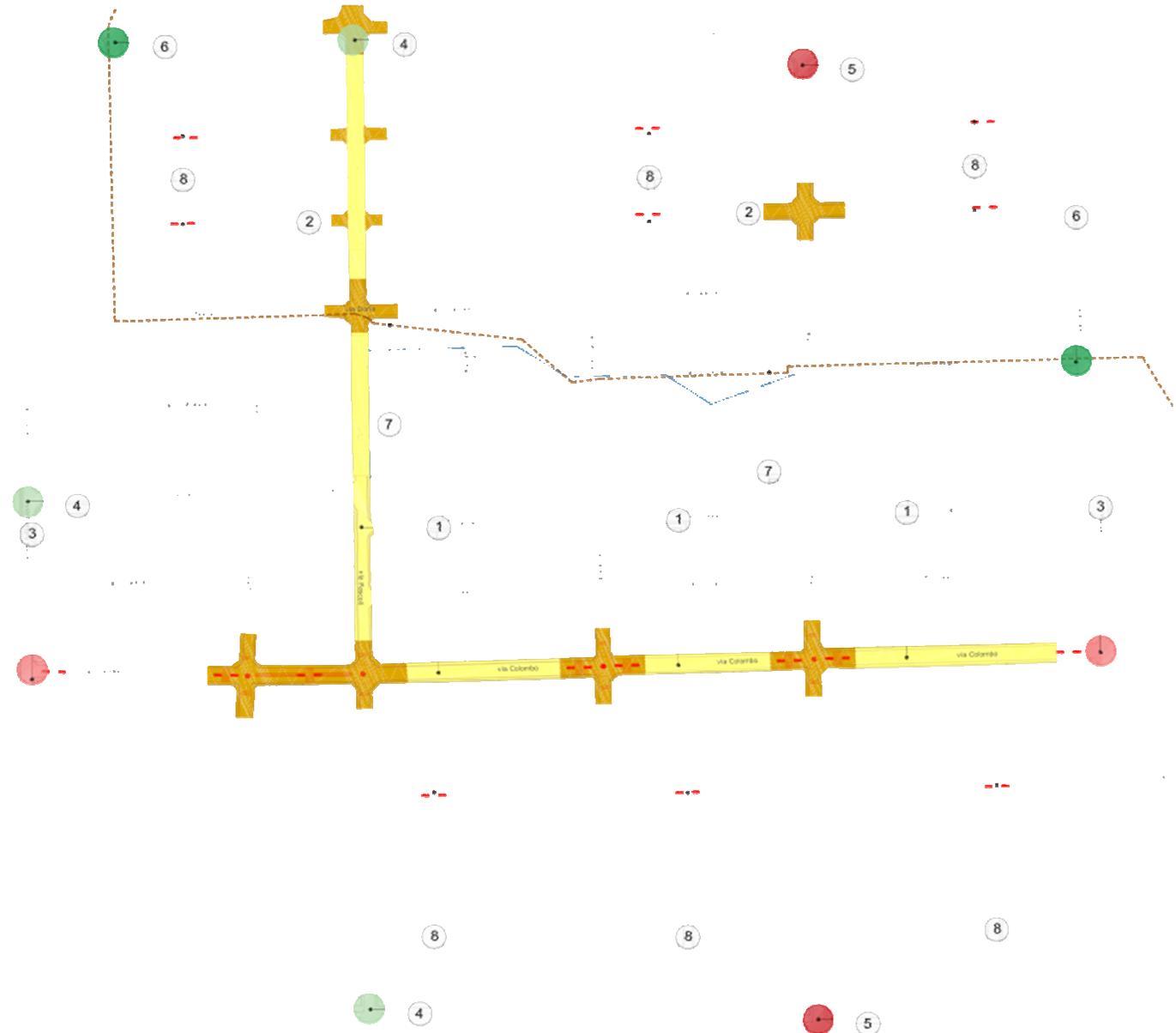
scala 1:1000

fase 2



piattaforma unica via Colombo e Via Pascoli e incroci rialzati

- 1 Piattaforma unica su tutta via Colombo e Via Pascoli
- 2 Introduzione aree stradali rialzate anche con avanzamenti marciapiedi negli incroci **ART. 19 comma 1 e FIG. 19.3 del Regolamento Viario approvato**
- 3 Entrate a preferenza carrabile, già segnalizzate, su asfalto nella fase 1
- 4 Entrate a preferenza pedonale, già segnaliate, su asfalto nella fase 1.
- 5 Nuova segnaletica su asfalto per indicare le entrate a prevalenza carrabile.
- 6 Nuova segnaletica su asfalto per indicare le entrate a prevalenza pedonale
- 7 Percorsi pedonali della salute attraverso i parchi: segnaletica orizzontale e verticale
- 8 Potenziamento di attraversamenti con salvapedone



APPROFONDIMENTI _FASE 0

STUDI di sistema grafico per segnaletica strade ad uso speciale



Carpi Colombo Zona 30



Esempi nazionali e internazionali di uso di un sistema grafico innovativo.



Suggerzione grafica su Via Doria

Comunicare gli usi e il comportamento viario con il sistema grafico di segnaletica su asfalto

Di seguito si riporta uno studio grafico e una proposta progettuale possibile per la fase 0 del quartiere Colombo. Il sistema grafico contribuisce con forza a trasmettere il nuovo carattere dell'isola 30, il pedone si sente accompagnato da questa segnaletica che legittima una mobilità dolce. Gli zoom dei disegni presentati nel dossier in queste pagine presentano una proposta per Via Colombo e Via Pascoli chiusa ai pedoni.

Dalle Linee Guida per la redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana 2001 (PNSS 1999)

“L'adeguamento della segnaletica e dell'ambiente stradale consiste essenzialmente nell'utilizzazione di dispositivi che agiscano a livello percettivo sul comportamento del conducente in relazione alla velocità adottata. Tra questi si annoverano: la segnaletica di avviso, le porte di accesso e le deviazioni trasversali. Segnali di preavviso, bande sonore e i trattamenti superficiali - Si tratta di segnaletica verticale, orizzontale di avvicinamento, bande rumorose e altri trattamenti superficiali che producono rumore e vibrazioni. Non sono finalizzati alla riduzione in sé della velocità, anche se sortiscono un certo effetto in questo senso, ma il loro scopo principale è quello di preavvisare gli utenti riguardo la presenza di successivi dispositivi per la riduzione della velocità, in modo che gli utenti stessi possano modificare il loro comportamento.

Porte di accesso – Cambiamenti fisici e superficiali delle strade in avvicinamento ad un centro abitato. Sono realizzati mediante trattamenti superficiali, consistenti nel cambio di materiali per la pavimentazione o uso di colori differenti, piantumazioni, illuminazione ed altri arredi urbani. Hanno lo scopo di fornire una netta demarcazione, visiva ed in alcuni casi uditiva, tra ambito urbano ed extraurbano, o tra zone consecutive con diverse caratteristiche (zone con limiti di velocità ridotti, ad esempio “zone 30”), o in prossimità di particolari poli di attrazione di traffico pedonale, come ad esempio scuole, per invitare gli utenti a moderare la velocità.

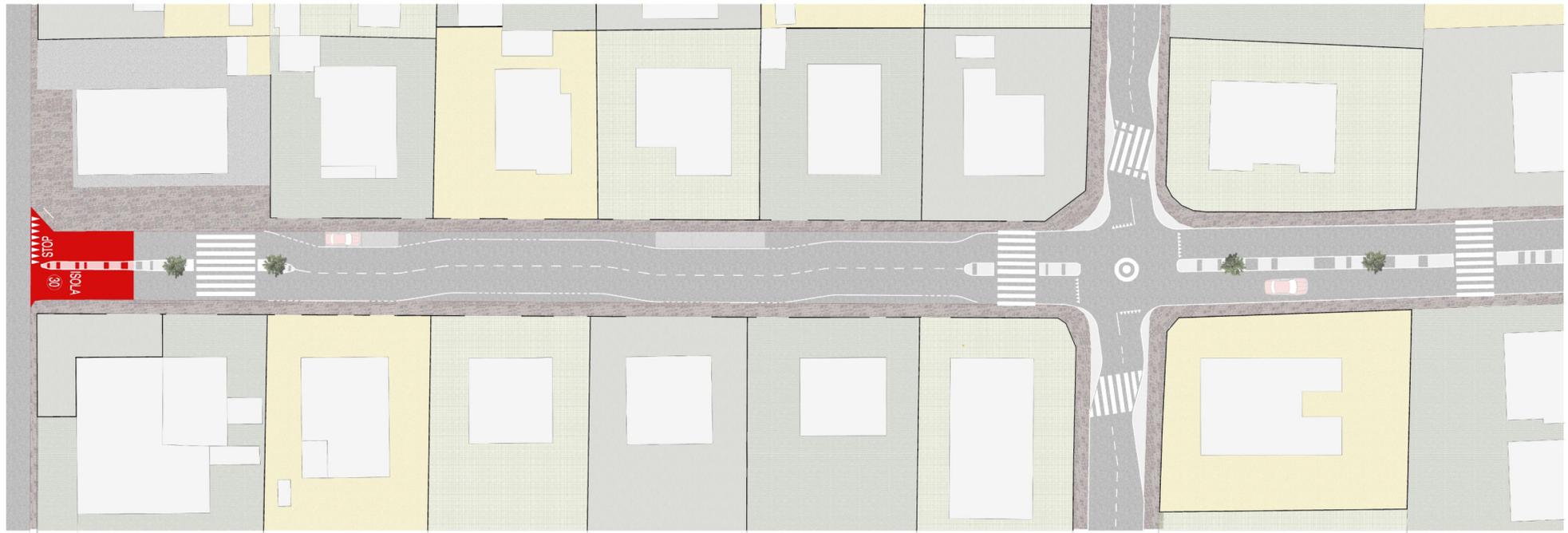
Deviazioni trasversali – deviazioni dell'asse stradale, senza riduzione di larghezza e numero delle corsie, ottenuto anche mediante l'introduzione di aiuole e isole spartitraffico. Inducono negli utenti la sensazione, a distanza, di “strada chiusa”, in modo da indurli a ridurre la velocità di percorrenza. Il contesto d'inserimento è molto importante e tutte le normative insistono sulla necessità di abbinare a tale dispositivo anche altri accorgimenti (differenziazione dei materiali di pavimentazione, piantumazione, ecc.). È preferibile che il traffico ciclistico si svolga esternamente alla deviazione.

Nell'impiego e nella scelta dei dispositivi sopra menzionati vanno considerati diversi aspetti, tra cui: la collocazione in termini di area urbana, di itinerari e di categoria della strada, nonché le utenze interessate in termini di volumi e di componenti di traffico coinvolte.

Tali dispositivi vanno poi opportunamente progettati visto che i vari tipi menzionati possono avere spesso differenti caratteristiche geometriche. “

APPROFONDIMENTI _FASE 0

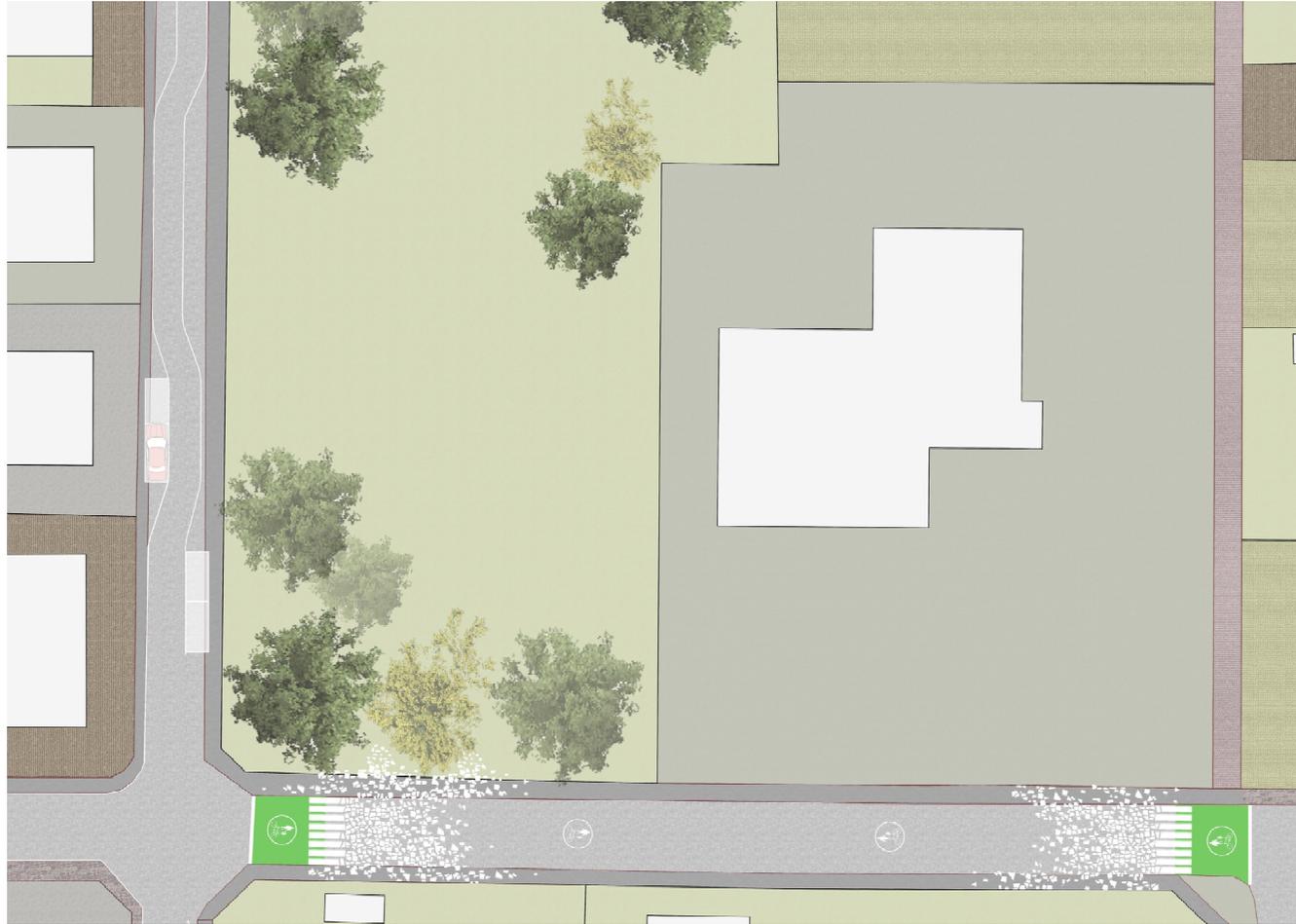
STUDI di sistema grafico per segnaletica strade ad uso speciale



Concept generale: studio sistema grafico di segnaletica per VIA COLOMBO

APPROFONDIMENTI _FASE 0

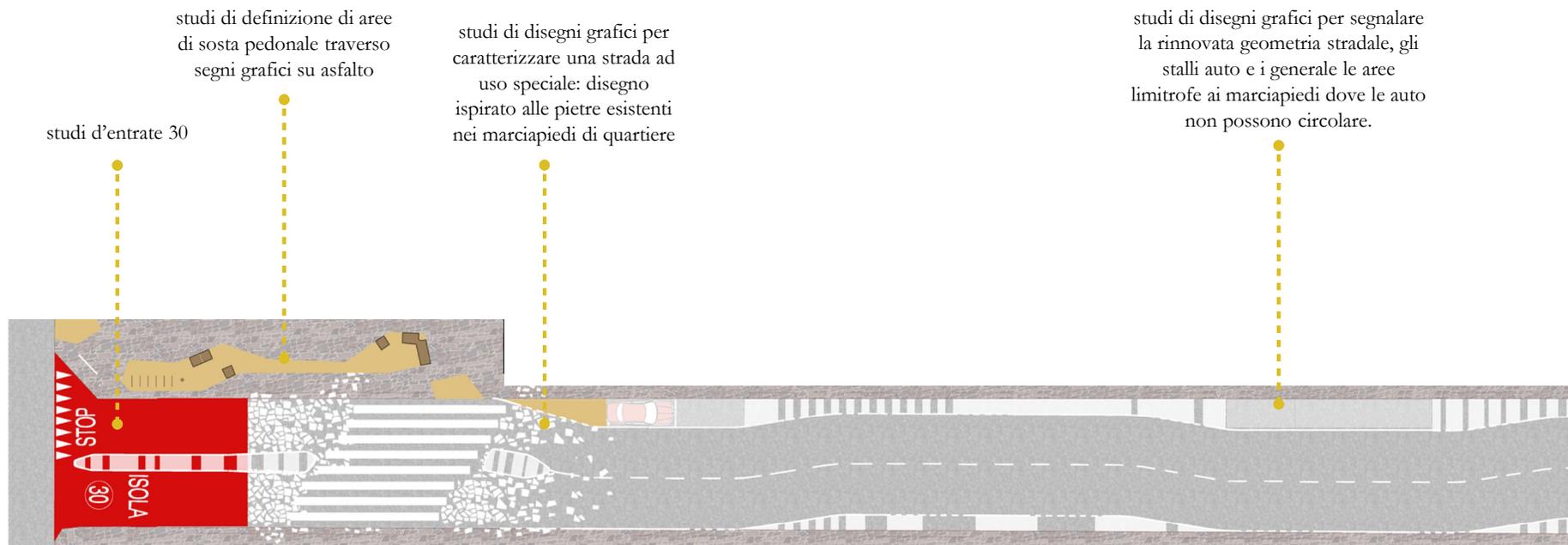
Studi di sistema grafico VIA PASCOLI CHIUSA AL TRAFFICO



Concept generale: studio sistema grafico di segnaletica per VIA PASCOLI PEDONALE

APPROFONDIMENTI _FASE 0

STUDI di sistema grafico per segnaletica strade ad uso speciale



Studi grafici in progress.

Si riportano alcuni studi di sistema grafico per comunicare l'uso speciale delle strade e suggerire una loro fruizione da parte dei cittadini corretta e in linea con le caratteristiche d'uso delle isole ambientali 30: zone di sosta pedonale, posti auto priorità pedonale e velocità 30 da parte delle auto, attraversamenti evidenti, porte d'entrate identitarie e ben leggibili.

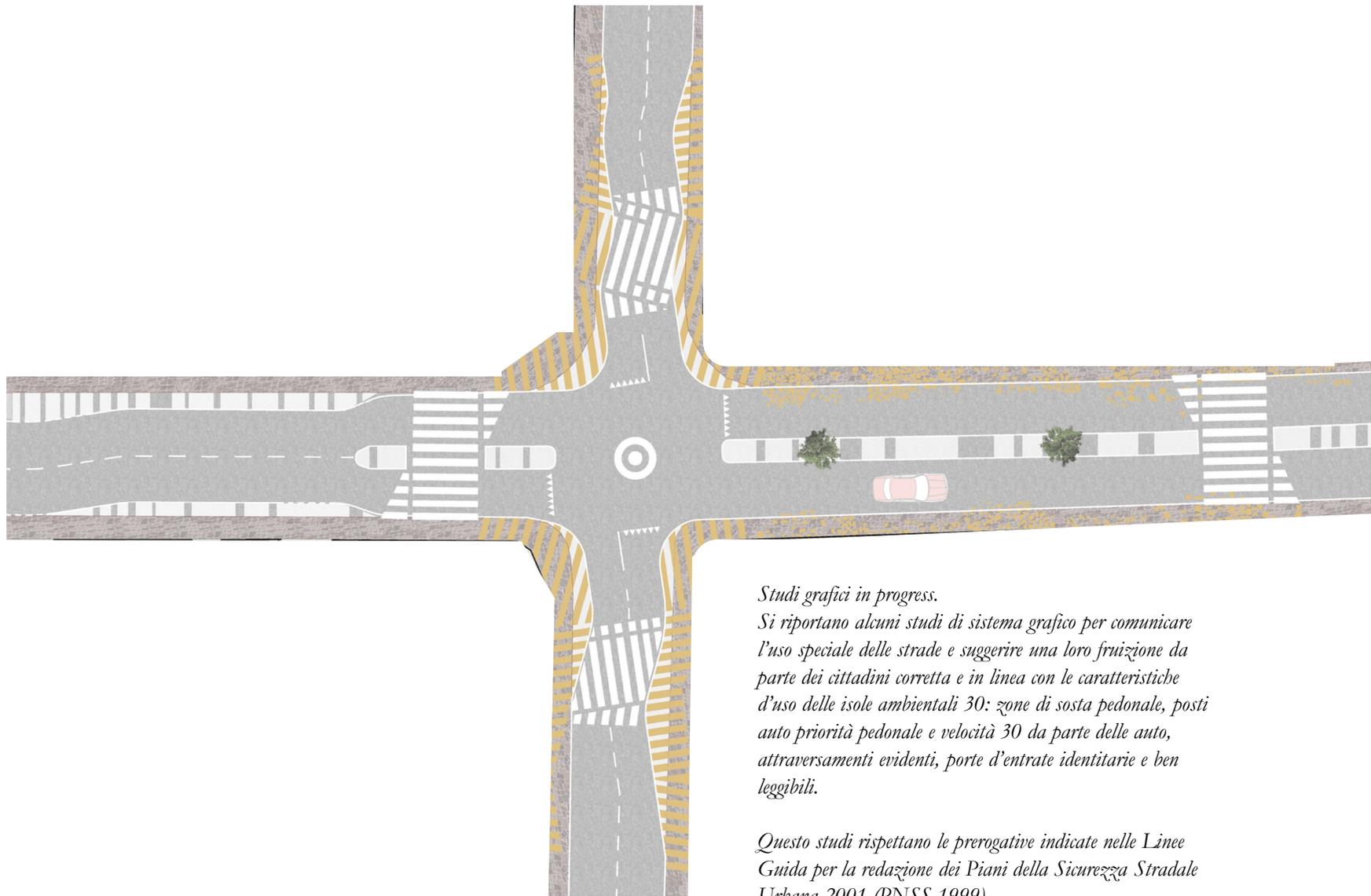
Questo studi rispettano le prerogative indicate nelle Linee Guida per la redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana 2001 (PNSS 1999)

APPROFONDIMENTI _FASE 0

STUDI di sistema grafico per segnaletica strade ad uso speciale



Carpi Colombo Zona 30



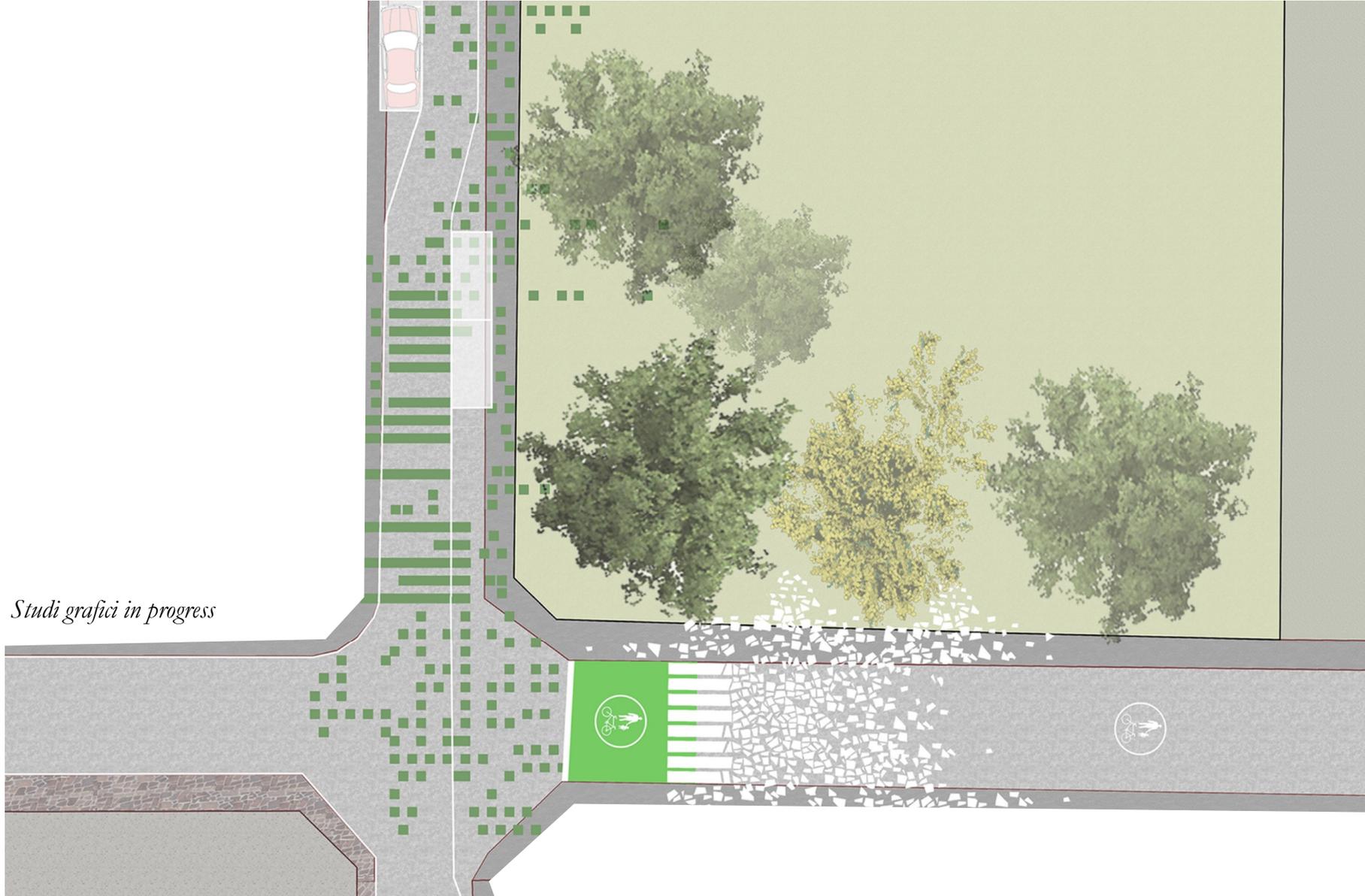
Studi grafici in progress.

Si riportano alcuni studi di sistema grafico per comunicare l'uso speciale delle strade e suggerire una loro fruizione da parte dei cittadini corretta e in linea con le caratteristiche d'uso delle isole ambientali 30: zone di sosta pedonale, posti auto priorità pedonale e velocità 30 da parte delle auto, attraversamenti evidenti, porte d'entrate identitarie e ben leggibili.

Questo studi rispettano le prerogative indicate nelle Linee Guida per la redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana 2001 (PNSS 1999)

APPROFONDIMENTI _FASE 0

STUDI di sistema grafico per segnaletica strade ad uso speciale

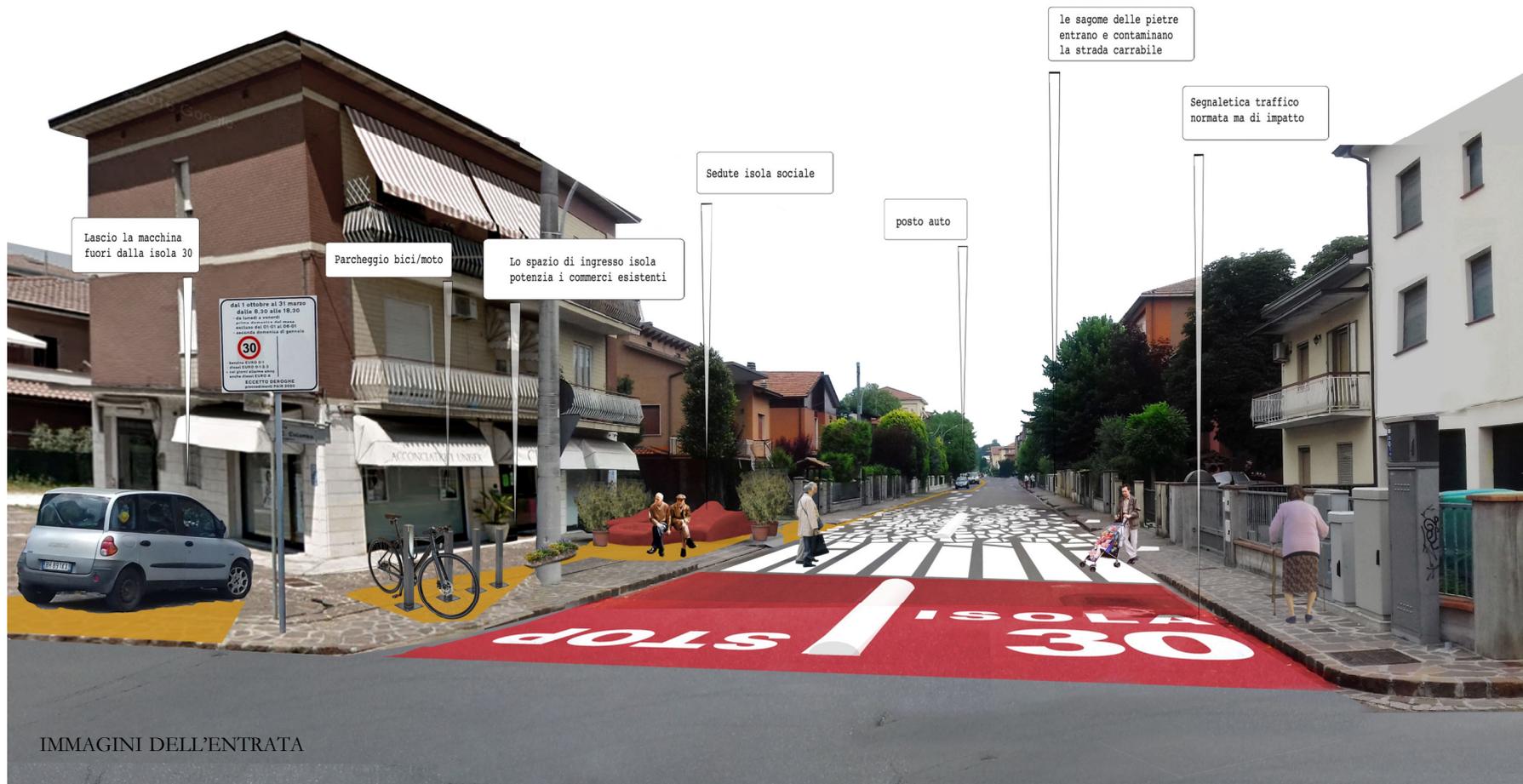


VISUALIZZAZIONI

Visualizzazioni_ immagini di suggestione di habitat 30 Colombo possibile



Carpi Colombo Zona 30



VISUALIZZAZIONI

Visualizzazioni_ immagini di suggestione di habitat 30 Colombo possibile



Carpi Colombo Zona 30

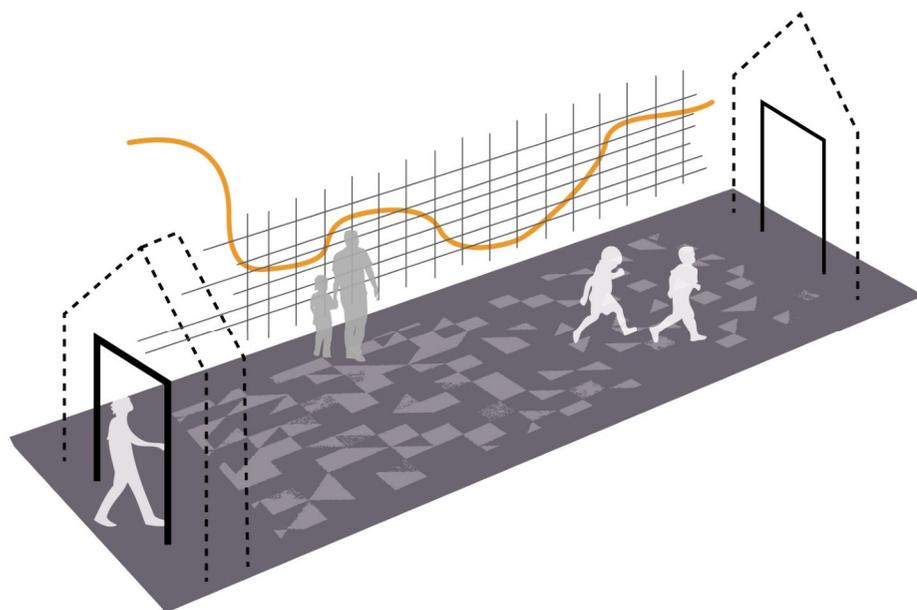


EVENTI PER LA DIVULGAZIONE PUMS

Idee e suggestioni



Carpi Colombo Zona 30



Eventi per la divulgazione delle scelte del PUMS durante la fase di adozione/approvazione di Piano.

Durante la fase di divulgazione i cittadini sono chiamati ad esprimersi sulle scelte strategiche di Piano e la Amministrazione a promuovere le nasciture azioni sulla mobilità.

Di seguito si espone una proposta esemplificativa di una delle manifestazioni che si auspica sviluppare per vivere da subito la nuova mobilità 30.

La proposta consta in un intervento di allestimento urbano della durata di una settimana realizzato in parte anche dai cittadini per creare una sorta di “casa alla aperto senza tetto” nel tratto di Via Pascoli chiusa.

All'interno di questa *casa pubblica urbana* si svolgeranno attività di condivisione e spiegazione delle scelte PUMS con i cittadini e le scuole.

Parte della istallazione sarà permanente (segnaletica su asfalto del tratto di Via Pascoli tra Via Doria e Via Goito) parte removibile e utilizzabile per continuare l'attività di promozione del uso dolce del quartiere nei parchi ad esempio.

La costruzione corale di questa “casa” rappresenta essa stessa una azione di promozione del rispetto degli spazi urbani, usi pedonale delle strade, consapevolezza dei temi della mobilità sostenibile.

EVENTI PER LA DIVULGAZIONE PUMS

Idee e suggestioni



_le transenne di chiusura del tratto di Via Pascoli_img di riferimento



“porte” removibili che danno accesso al tratto pedonale a disposizione per le famiglie delle scuole e i bambini per la autonomia e la sicurezza.

_le recinzioni di maglia metallica delle scuole sul tratto chiuso di Via Pascoli



_i tavoli di discussione_raccontare cosa si sta facendo





Sisplan s.r.l. BOLOGNA

Antonio Dell'Erba
Lorenza Dell'Erba
Luigi Stagni

Filena M. Di Tommaso

Gruppo di lavoro:

*Marco Stagni,
Alberta Chierici
Susana Aristoy
Nuria Cagigal,
Silvia Berlage*

Settore A3:
Lavori Pubblici, Infrastrutture,
Patrimonio, Viabilità e Trasporti

Provincia di Modena

Comune di Carpi



CITTÀ DI CARPI