

M.M. no. 64 concernente la concessione di un credito di CHF 321'000.-- per l'introduzione della Zona 30 km/h nel Quartiere Campagna.

Locarno, 31 luglio 2018

Al Consiglio Comunale
Locarno

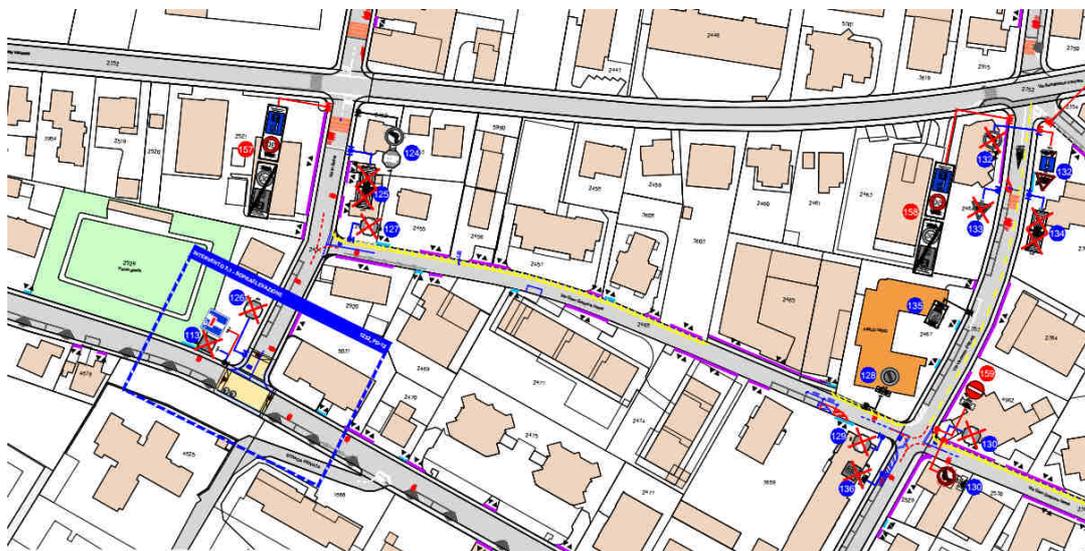
Gentile Signora Presidente, gentili signore ed egregi signori Consiglieri Comunali,

con il presente messaggio si propone l'approvazione di un credito necessario ad introdurre una zona a 30 km/h nel quartiere Campagna, atta a migliorare la sicurezza e la vivibilità dell'intero comparto.

1. Premessa

Il presente progetto è parte integrante della misura *“PALoc 2 INF 1.2 - Introduzione modello UPI 50/30 a Brissago e Solduno”*, al pari della Zona 30 Solduno Ovest, attualmente in fase di realizzazione, per la quale è già garantito il contributo federale mediante la stipula della convenzione di finanziamento tra la Confederazione e il Cantone.

L'introduzione di una zona 30 km/h nel quartiere Campagna, zona residenziale e di servizi pubblici che si identifica molto bene con questo genere di procedura per la limitazione delle velocità, ha l'obiettivo di preservare i quartieri residenziali dalle conseguenze negative del traffico veicolare, di accrescere la sicurezza e la mobilità degli utenti più deboli (pedoni e ciclisti) e di migliorare l'immagine del quartiere e la qualità di vita dei suoi abitanti, con particolare attenzione ai percorsi casa-scuola ed ai principali collegamenti pedonali quotidiani. Il tutto rientra nel concetto generale di moderazione del traffico nei quartieri residenziali del nostro Comune.



Estratto planimetria generale (comparto Campagna 3)

2. Il progetto di Zona 30 km/h del quartiere Campagna

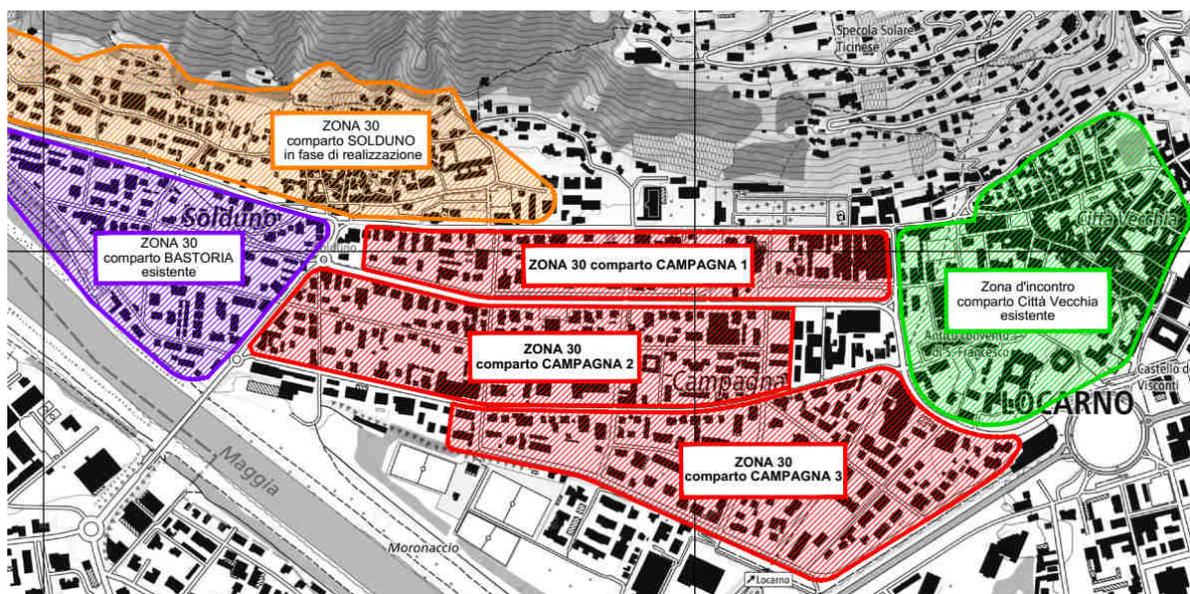
Il Municipio di Locarno, in data 21 giugno 2017, ha incaricato lo studio d'ingegneria Francesco Allievi di Ascona per l'allestimento di una perizia tecnica e del progetto definitivo relativo all'introduzione della Zona 30 km/h nel quartiere Campagna.

In data 5 dicembre 2017 ci è stato consegnato l'incarto completo del progetto di ZONA 30, che è stato oggetto di approfondite verifiche sia dalla Divisione Urbanistica e Infrastrutture, Sezione genio civile, sia dalla Polizia Comunale e in seguito discusso con il progettista. Lo studio Allievi ha quindi apportato le modifiche e le correzioni proposte, volte pure a contenere i costi d'opera, e ci consegnato gli incarti definitivi del progetto in data 20 aprile 2018.

Dopo verifica dei Servizi del Territorio, il progetto definitivo è stato approvato dal Municipio con Risoluzione Municipale no. 5633 del 29.05.2018, su Rapporto al Municipio della DUI-Sgc del 4 maggio 2018.

Il progetto stradale è stato pubblicato, ai sensi della LStr, sul F.U. no. 46/2018 dell'8 giugno 2018. Con lettera del 10 luglio 2018 il Cantone ci ha informati che l'emissione della decisione del progetto richiederà un lasso di tempo di 30 giorni supplementari (art. 7 cpv. 3 LE).

Con l'attuazione della ZONA 30 Campagna il Comune sarà dotato di un'ampia porzione del territorio urbano con velocità limitate, come ben raffigurato nella mappa sottostante.



Ai comparti qui raffigurati si aggiungono pure la Zona 30 di Città Vecchia Est, quella del Quartiere Rusca Est e quella delle Gerre di Sotto.

• Basi di progettazione

Il progettista ha innanzitutto effettuato un'analisi del quartiere Campagna interessato dall'introduzione della nuova limitazione di ZONA 30, nell'intento di conoscere nel dettaglio il contesto, le caratteristiche, i contenuti ed il funzionamento attuali.

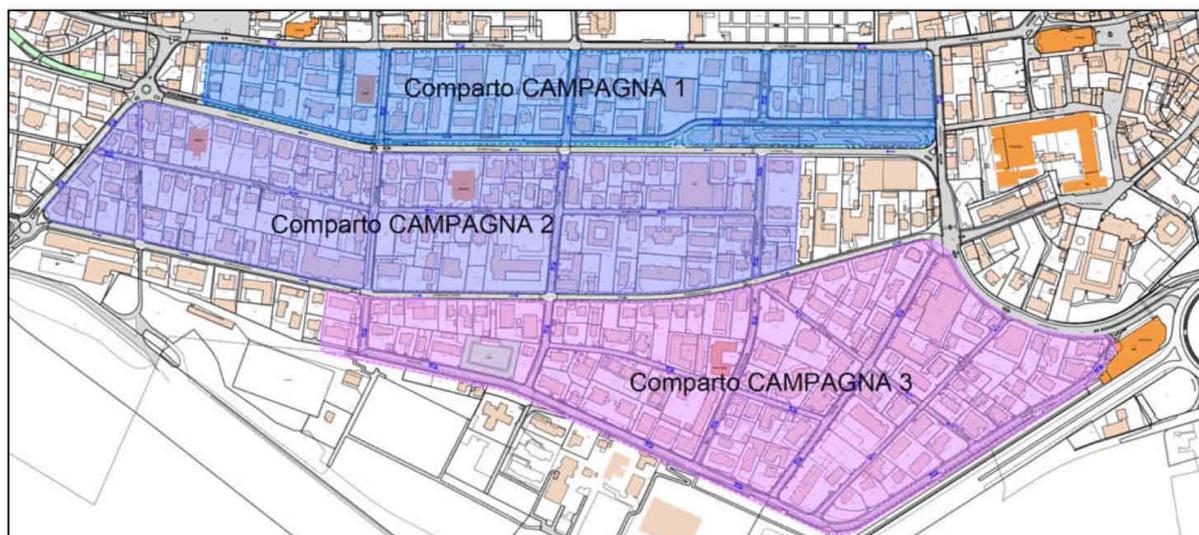
La necessità di instaurare una ZONA 30 può inoltre sorgere da una serie di incidenti della circolazione, dalle velocità registrate, o dalla volontà di riorganizzare una zona potenzialmente pericolosa. In tal senso, vi è da segnalare che negli ultimi 5 anni nel quartiere Campagna sono stati registrati 40 incidenti e che ben 15 hanno visto il coinvolgimento degli

utenti più deboli della strada (10 con coinvolgimento di pedoni e 5 con il coinvolgimento di ciclisti), di cui la maggior parte (37 incidenti) successi lungo le strade e le intersezioni adiacenti al comparto (Via Vallemaggia, Via B. Varenna, Via A. Franzoni, Via A. Vigizzi, Via R. Simen), mentre all'interno dei comparti (vedi capitolo successivo) si sono registrati 3 incidenti con feriti leggeri.

• Definizione dei comparti della ZONA 30 Campagna

Il perimetro di studio per il progetto in questione è esteso a tutto il quartiere Campagna, ubicato a valle di Via Vallemaggia. Tuttavia, vista la funzione di raccolta di Via A. Franzoni e Via B. Varenna, è stato deciso di non inserire la limitazione di velocità a 30 km/h lungo queste arterie, suddividendo quindi il quartiere nei seguenti 3 distinti comparti:

- *Comparto CAMPAGNA 1*: delimitato a Nord da Via Vallemaggia, ad Est da Via R. Simen, a Sud da Via A. Franzoni, e ad Est da Via A. Vigizzi.
- *Comparto CAMPAGNA 2*: delimitato a Nord da Via A. Franzoni, ad Est da Via V. d'Alberti, a Sud da Via B. Varenna, e ad Est da Via A. Vigizzi.
- *Comparto CAMPAGNA 3*: delimitato a Nord da Via B. Varenna, ad Est da Via R. Simen, a Sud da Via San Jorio, e ad Ovest da Via del Passetto.



Schema perimetri comparti CAMPAGNA 1, CAMPAGNA 2 e CAMPAGNA 3

Il comparto interessato dallo studio è ben delimitato dal resto del tessuto urbano, grazie alla morfologia del territorio, alle peculiarità delle zone edificate e alla presenza delle strade a medio traffico a margine dei comparti (Via Vallemaggia, Via A. Franzoni, Via B. Varenna, Via R. Simen), che ne definiscono chiaramente i limiti esterni. Il piano delle zone in vigore prevede per il quartiere Campagna la destinazione a zona residenziale intensiva (R7), mentre il piano del traffico classifica tutte le strade interne ai 3 comparti quali strade di servizio, ad eccezione di Via A. Franzoni e Via B. Varenna che sono invece classificate quali strade di raccolta, giustificando pertanto la suddivisione del quartiere nei 3 comparti distinti descritti in precedenza. Il comparto oggetto di studio è da ritenersi un quartiere omogeneo ed unitario, a carattere prettamente residenziale, nel quale sono ubicati alcuni punti d'interesse pubblico quali un ufficio postale, i negozi COOP e Migros, un asilo nido, un parco giochi ed i campi

da calcio, oltre a vari piccoli commerci, bar e ristoranti. Di principio il traffico interno ai 3 comparti è costituito da veicoli appartenenti ai soli residenti o a utenti in visita (veicoli visitatori, fornitori o di servizio).

• **Verifiche e rilievi**

Il progettista è quindi passato alle verifiche della fattibilità, ovvero alla possibilità reale di instaurare una ZONA 30 che abbia tutti i requisiti legali per essere impostata. I risultati dello studio confermano la correttezza della proposta per rapporto alle disposizioni federali in materia di segnaletica e di circolazione stradale.

Durante l'estate 2017 (mesi di luglio e settembre), il progettista ha organizzato una campagna di monitoraggio del traffico (conteggio veicoli e rilievo delle velocità di circolazione) lungo la rete viaria interna ai 3 comparti in oggetto. I principali risultati sono così riassunti:

- lungo la rete viaria inclusa nei 3 comparti in oggetto, i volumi di traffico rilevati sono in genere contenuti e variano tra 700 e 800 veicoli/giorno per direzione, valori che riflettono le caratteristiche di strade di servizio locali, utilizzate prevalentemente da chi risiede o deve prestare un servizio all'interno del quartiere;
- lungo le strade monitorate la velocità V85 varia tra 28 km/h e 44 km/h;
- le velocità massime (vmax) registrate sono sempre superiori al limite attuale di 50 km/h, ed in alcune postazioni superano addirittura gli 80 km/h (p. es. Via San Jorio - vmax 82 km/h).

• **Gestione del traffico e stalli di parcheggio**

Per quanto attiene la gestione viaria interna del comparto, viene considerato il regime di circolazione attualmente in vigore, con le seguenti modifiche ai sensi di circolazione:

- *Comparto CAMPAGNA 1*

Via D. Galli

- a) introduzione doppio senso di circolazione ad est di Via in Selva, mai impostato in passato a causa del forte traffico parassitario che, con le modifiche viarie avvenute, si è notevolmente ridotto.
- b) introduzione del controsenso ciclabile tra Via del Passetto e Via in Selva, pure mai introdotto prima per i motivi già citati.

- *Comparto CAMPAGNA 2*

Via V. D'Alberti

- introduzione senso unico nord-sud lungo la tratta Via Franzoni-Via Pioda a causa del calibro stradale troppo ridotto e non più a norma.

- *Comparto CAMPAGNA 3*

Via V. D'Alberti

- introduzione senso unico nord-sud lungo la tratta Via Varenna-Via Nessi e del controsenso ciclabile. Questa misura si è resa necessaria per il calibro stradale non a norma, con la conseguenza di continui passaggi sul marciapiede da parte dei veicoli, creando un forte pericolo ai pedoni; inoltre, con l'impostazione del senso unico si conferma l'accesso al quartiere, garantendo allo stesso comunque più possibilità di uscita.

Tutte le misure d'intervento dovranno comunque permettere un possibile adeguamento del regime di circolazione interno, in funzione di eventuali sviluppi pianificatori e viari futuri (vedi misura PALoc 3 TIM 18).

All'interno dei 3 comparti in oggetto sono presenti numerosi stalli di parcheggio pubblici, le cui dimensioni risultano conformi alla norma VSS 640 291a.

Gli stalli di parcheggio presenti fungono inoltre da moderazione del traffico lungo le strade interne ai comparti, ed è pertanto previsto il mantenimento degli stessi, con un'unica eccezione nel *comparto CAMPAGNA 3* lungo Via San Jorio dove, a causa degli interventi puntuali di moderazione del traffico, è prevista la soppressione di un singolo stallo.

Di seguito è riportato il numero di stalli oggi presenti e di quelli mantenuti:

- *Comparto CAMPAGNA 1* 37 presenti – 37 mantenuti
- *Comparto CAMPAGNA 2* 58 presenti – 58 mantenuti
- *Comparto CAMPAGNA 3* 186 presenti – 185 mantenuti

• **Gestione delle intersezioni**

Il progetto d'intervento prevede la messa in opera di tutte quelle misure di segnaletica legate all'introduzione del nuovo limite di velocità secondo quanto previsto dall'Ordinanza (741 213.3) e dalle normative tecniche (norma VSS 640 851).

In conformità con le direttive specifiche della Zona 30, tutte le intersezioni interne ai perimetri interessati dovranno essere gestite con la regola della "precedenza da destra", salvo particolari eccezioni in caso di visibilità insufficiente. Nel caso concreto, si prevede la demarcazione della precedenza da destra a tutte le intersezioni interne ai 3 perimetri in oggetto. Fanno eccezione tutte le intersezioni dove è presente o è prevista la realizzazione di un nuovo marciapiede continuo, all'intersezione tra Via Patriziale e Via A. Pioda nel *comparto CAMPAGNA 2* dove viene mantenuto lo STOP, e alle intersezioni tra Via A. Bustelli con Via. P. Romerio e Via Rovedo nel *comparto CAMPAGNA 3* dove vengono mantenuti rispettivamente la segnaletica di precedenza e lo STOP, a causa delle limitate condizioni di visibilità.

• **Passaggi pedonali e camminamenti pedonali**

All'interno del perimetro della ZONA 30, in conformità con le direttive specifiche, non è consentito demarcare passaggi pedonali ai sensi dell'art. 77 cpv 1 OSStr; tali infrastrutture possono essere mantenute solo in casi particolari, ad esempio lungo i percorsi casa-scuola, in prossimità di centri scolastici o strutture ospedaliere, oppure dove sussistono problemi acuti di visibilità o sicurezza.

Allo stato attuale, all'interno del *comparto CAMPAGNA 1* sono presenti 5 passaggi pedonali, 2 dei quali da sopprimere (Via del Passetto e Via Bianchetti), mentre per 3 passaggi pedonali è previsto il mantenimento in quanto sul percorso casa-scuola (2 in Via D. Galli e 1 in Via in Selva). Nel *comparto CAMPAGNA 2* non sono presenti passaggi pedonali, mentre nel *comparto CAMPAGNA 3* è presente un unico passaggio pedonale (su Via San Jorio) che il progetto prevede di mantenere in quanto sul percorso casa-scuola.

Nel *comparto CAMPAGNA 3* lungo Via G.G.Nessi è stata inserita una nuova corsia pedonale (seg. 6.19 OSStr) sul lato nord della carreggiata, in maniera tale da congiungere i marciapiedi esistenti lungo Via Rovedo, Via V. D'Alberti e Via in Selva. Altre corsie pedonali sono inoltre già presenti lungo Via F.A. Bustelli e Via P. Romerio, e per un breve tratto di Via A. Pioda nel *comparto CAMPAGNA 2*.

• **Interventi fisici all'infrastruttura stradale e alla segnaletica**

Nel progetto è già stata considerata la sistemazione della segnaletica verticale, adeguando, sostituendo o eliminando alcuni segnali.

Il progetto prevede i seguenti interventi puntuali di moderazione del traffico e messa in sicurezza dei camminamenti pedonali:

- *Comparto CAMPAGNA 2*

- . Creazione di un marciapiede continuo lungo Via del Passetto all'intersezione con Via A.Pioda.
- . Creazione di un marciapiede continuo lungo Via in Selva all'intersezione con Via A. Pioda.
- . Creazione di un marciapiede continuo lungo Via V. D'Alberti all'intersezione con Via A. Pioda.

- *Comparto CAMPAGNA 3*

- . Sopraelevazione dell'intersezione tra Via in Selva e Via San Jorio.
- . Creazione di un marciapiede continuo lungo Via S. Jorio all'intersezione con Via P. Romerio.
- . Creazione di una sopraelevazione in Via San Jorio in corrispondenza del passaggio pedonale esistente (mantenuto) sul percorso casa-scuola in direzione della passerella esistente sopra la strada cantonale P13.

La scelta dei punti indicati è avvenuta in funzione dei dati raccolti e a seconda delle possibilità tecniche determinate dal punto specifico. Ci riferiamo in modo particolare alla Via San Jorio, dove è importante rafforzare l'effetto di moderazione delle velocità.

In conformità con le direttive tecniche, alle porte in entrata ed uscita dalla ZONA 30 il progetto prevede la seguente sistemazione:

- Demarcazione di strisce trasversali a larghezza variabile (0,50 e 1,00 metri) di colore rosa -porfido.
- Demarcazione sulla pavimentazione esistente del pittogramma "ZONA 30".
- Posa dei segnali 2.59.1 "ZONA 30" e 2.59.2 "fine ZONA 30" (segnale fronte retro) disposti su telai o totem in funzione dello spazio a disposizione.
- Ripetizione del simbolo "30" all'interno dei comparti.

Altri interventi più incisivi potranno essere se del caso attuati al momento della verifica prevista al termine del primo anno di prova (verifica obbligatoria per confermare la fattibilità di impostazione di una Zona 30), durante il quale verranno effettuati dei nuovi controlli delle velocità e raccolti dati su eventuali incidenti.

3. Costi

Il costo complessivo (+/- 10%), elaborato dallo studio Allievi di Ascona per la realizzazione di tutti gli interventi descritti, ammonta a **CHF 321'000.--** (imprevisti e IVA 7,7% inclusi), ripartiti come segue:

	COMPARTO 1	COMPARTO 2	COMPARTO 3	GLOBALE
OPERE DI PAVIMENTAZIONE	0.00	61'326.00	85'323.00	146'649.00
OPERE DI SEGNALETICA ORIZZONTALE	8'670.00	13'495.00	16'703.00	38'868.00
OPERE DI SEGNALETICA VERTICALE	9'970.00	27'170.00	12'560.00	49'700.00
FORNITURA E POSA CUBI IN CALCESTRUZZO	0.00	3'500.00	0.00	3'500.00
TOTALE DELLE OPERE	18'640.00	105'491.00	114'586.00	238'717.00
OPERE IMPREVISTE (10 %)	1'864.00	10'549.10	11'458.60	23'871.70
ONORARI DI PROGETTAZIONE E D.L.	2'772.00	15'688.00	17'040.00	35'500.00
TOTALE PARZIALE	23'276.00	131'728.10	143'084.60	298'088.70
IVA (7,7%)	1'792.25	10'143.06	11'017.51	22'952.83
ARROTONDAMENTO	-68.25	128.84	-102.11	-41.53
TOTALE IVA inclusa	25'000.00	142'000.00	154'000.00	321'000.00

L'onorario per l'allestimento della perizia tecnica e del progetto definitivo della Zona 30 Campagna, pari a CHF 14'000.-- (IVA inclusa) è stato deliberato dal Municipio (Risoluzione no. 3106 del 06.06.2017) con notifica di aggiudicazione del 21 giugno 2017. Inoltre, sempre con notifica del 21 giugno 2017, è stata assegnata allo studio Allievi una prestazione supplementare di CHF 9'000.-- (IVA inclusa), per il noleggio delle apparecchiature radar necessarie per il monitoraggio del traffico.

Il piano finanziario del Comune ha previsto un importo base per tutti i progetti di zona 30 di CHF 200'000.--. A dipendenza della situazione riscontrata, la cifra che scaturisce dal progetto definitivo può risultare inferiore, come nel caso della Zona 30 Gerre di Sotto e Solduno ovest, o in linea con quanto previsto (vedi Zona 30 Città Vecchia Est).

In questo caso, il maggior importo è da ricondurre in primis alle dimensioni del comparto.

La voce "onorario di progettazione e DL", inserita nel preventivo elaborato dallo Studio Allievi pari a complessivi CHF 35'500.-- (IVA esclusa), comprende tutte le prestazioni dal progetto di massima al collaudo delle opere. Non sono per contro compresi i costi relativi al monitoraggio del traffico ed alla perizia dopo un anno dalla messa in funzione della Zona 30. Eventuali prestazioni assunte direttamente dalla DUI-Sgc andranno a diminuire questi oneri.

• Contributo federale PALoc 2

Il costo stimato dal Cantone per la misura "PALoc 2 INF 1.2 - Introduzione modello UPI 50/30 a Brissago e Solduno" è pari a CHF 1'850'000.-- (IVA e rincaro escl.); rispettivamente è riconosciuto un contributo massimo federale di CHF 670'000.-- (IVA e rincaro escl., prezzi

2005). La Confederazione cofinanzia la misura fino al contributo massimo stabilito, aumentato dell'IVA e del rincaro.

Il contributo massimo federale riconosciuto dal PALoc 2 per il Comune di Locarno corrisponde al 40% dei costi d'opera computabili. Per il presente progetto, che verrà proposto quale misura UPI 50/30, dovremo però attendere quali dei tre comparti la Confederazione riterrà di includere per il calcolo del contributo federale.

Nel caso in cui i due comparti legati a Via Vigizzi vengano presi in considerazione, il contributo federale è stimato nell'ordine di CHF 76'000.--.

Facciamo inoltre notare che, con Avviso cantonale no. 23-18 del 26.04.2018, la Sezione della mobilità del Cantone ha informato il Municipio che l'intervento di sistemazione dell'intersezione di via Vallemaggia con Via del Passetto e Via Streccione (progetto approvato dal Municipio con Ris. Mun. no. 3837 del 19.09.2017) potrebbe anch'esso rientrare nella misura PALoc 2 UPI 50/30 per l'ottenimento del contributo federale. In questo caso a fronte del preventivo di CHF 80'000.-- (IVA e imprevisti compresi), il contributo federale è stimato in CHF 30'000.--.

Alla DC verrà pertanto inviato, tramite un unico incarto, sia il presente progetto che quello relativo alla sistemazione dell'intersezione di via Vallemaggia con Via del Passetto e Via Streccione, per l'approvazione e il finanziamento federale secondo l'iter usuale stabilito per i progetti PALoc.

4. Tempistica

Il progetto è stato pubblicato sul F.U. no 46/2018 dell'8 giugno 2018, ai sensi della Legge sulle strade.

Appena vi sarà l'approvazione del credito da parte vostra e l'approvazione del progetto da parte del Cantone, si procederà con la trasmissione dell'intera documentazione alla DC, secondo quanto descritto nel capitolo precedente, per avviare la procedura per la stipula della convenzione di finanziamento tra Confederazione e Cantone.

La realizzazione delle opere è prevista, considerando la tempistica di tutte le procedure, comprese quelle di appalto e delibera delle opere, per la tarda primavera 2019.

Per quanto attiene alla sistemazione dell'intersezione di via Vallemaggia con Via del Passetto e Via Streccione, è intenzione procedere con l'esecuzione delle opere prima dell'inizio del nuovo anno scolastico (2018-2019), in quanto questo progetto contempla la messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale su Via Vallemaggia lungo il percorso casa-scuola.

5. Conclusioni

Lo studio elaborato dallo Studio Allievi conferma che il quartiere Campagna soddisfa i requisiti richiesti per l'attuazione di una ZONA 30, ma con la necessità di eseguire alcune opere di moderazione del traffico puntuali che serviranno a garantire l'effettivo rispetto del limite di 30 km/h laddove le verifiche tecniche statistiche sui transiti hanno rilevato velocità medie giornaliere sopra i 35 Km/h.

Interventi come quelli proposti con il presente messaggio permettono di dare una risposta concreta alle esigenze espresse dalla popolazione. Il progetto di Zona 30 km/h presentato interessa un'ampia area del territorio urbano a carattere prettamente residenziale, nel quale sono ubicati luoghi d'interesse pubblico quali l'ufficio postale, i negozi COOP e Migros, un

asilo nido, un parco giochi ed i campi da calcio, oltre a vari piccoli commerci, bar e ristoranti. Con l'instaurazione della Zona 30 si avrà un miglioramento della qualità di vita dei residenti e dell'immagine stessa del quartiere Campagna, oltre che assicurare la sicurezza stradale per gli utenti dello spazio pubblico e in particolare per gli utenti più deboli (ciclisti e pedoni).

Il Municipio intende nel prossimo futuro continuare a proporre simili interventi anche nei rimanenti quartieri residenziali della nostra Città non ancora interessati da Zona 30 o Zone d'incontro, in cui la vivibilità e la sicurezza per gli utenti più deboli è compromessa dalle velocità di percorrenza delle strade (quartiere Saleggi, centro urbano, ecc.).

Sulla scorta di quanto esposto ai considerandi precedenti, vi invitiamo a risolvere:

1. E' stanziato un credito di CHF 321'000.-- per l'introduzione della Zona 30 Km/h nel quartiere Campagna;
2. Il credito sarà iscritto al capitolo 501.10 "Strade e marciapiedi";
3. Il "sussidio federale per progetti PaLoc 2 misura UPI 50/30" sarà iscritto al capitolo 660.90 "Sussidi federali per altri investimenti";
4. A norma dell'art. 13 cpv. 3 LOC, i crediti decadono se non utilizzati entro il termine di due anni dalla crescita in giudicato definitiva delle presenti risoluzioni.

Con la massima stima.

Per il Municipio

Il Sindaco:

ing. Alain Scherrer

Il Segretario:

avv. Marco Gerosa

Allegati: planimetria generale e 3 planimetrie di dettaglio

Questo messaggio municipale è trasmesso per esame e preavviso alla Commissione della gestione



COMUNE DI LOCARNO

INTRODUZIONE ZONA 30 NEL QUARTIERE CAMPAGNA

PERIZIA TECNICA E PROGETTO DEFINITIVO

PRODOTTO DA:
SACPA
INDIRIZZATO DA:
1332_PD-05
AUTORE:
1332_PD-05-001
CANTIERE:
L. 10/2017
DATA:
31 ottobre 2017
MODIFICHE:
01 febbraio 2018

PLANIMETRIA GENERALE

STRUTTURE EDIFICI:
FRANCESCO ALLIEVI
S.P.A. S.R.L. S. VALLE

LEGENDA



CAIPO STRADALE PAVIMENTAZIONE IN ASFALTO
MARCIAPIEDE - CAMMINAMENTI PEDONALI
COSTRUZIONI
STRUTTURE ED EDIFICI DI INTERESSE PUBBLICO



PERIMETRO ZONA 30 COMPARTO CAMPAGNA 1
PERIMETRO ZONA 30 COMPARTO CAMPAGNA 2
PERIMETRO ZONA 30 COMPARTO CAMPAGNA 3



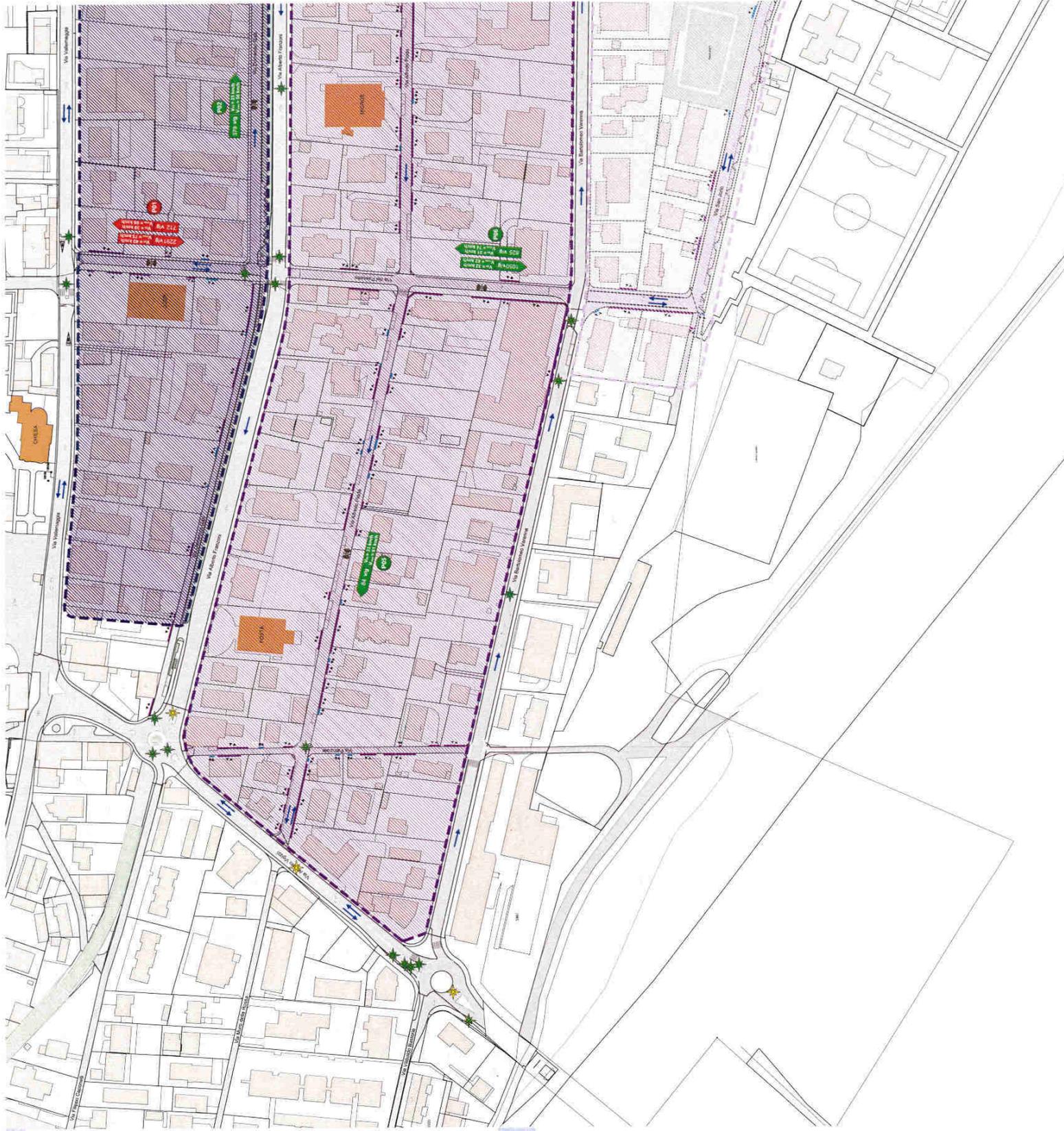
Postazione di monitoraggio
con apparecchio radar Viscount II



Senso di circolazione attuale mantenuto
Modifica senso di circolazione attuale



Incidente con soli danni materiali o con feriti leggeri
Incidente con feriti gravi
Incidente con morti





COMUNE DI LOCARNO

INTRODUZIONE ZONA 30
NEL QUARTIERE CAMPAGNA

PERIZIA TECNICA
E PROGETTO DEFINITIVO

PLANIMETRIA SEGNALETICA
COMPARTO CAMPAGNA 1

FRANCESCO ALLIEVI

PROV. NO
SCALA
1:500
28/7 x 21/0 cm
1232_PD-06.dwg
DDPC
31 ottobre 2017
#07 febbraio 2018

PROV. NO
SCALA
1:500
28/7 x 21/0 cm
1232_PD-06.dwg
DDPC
31 ottobre 2017
#07 febbraio 2018

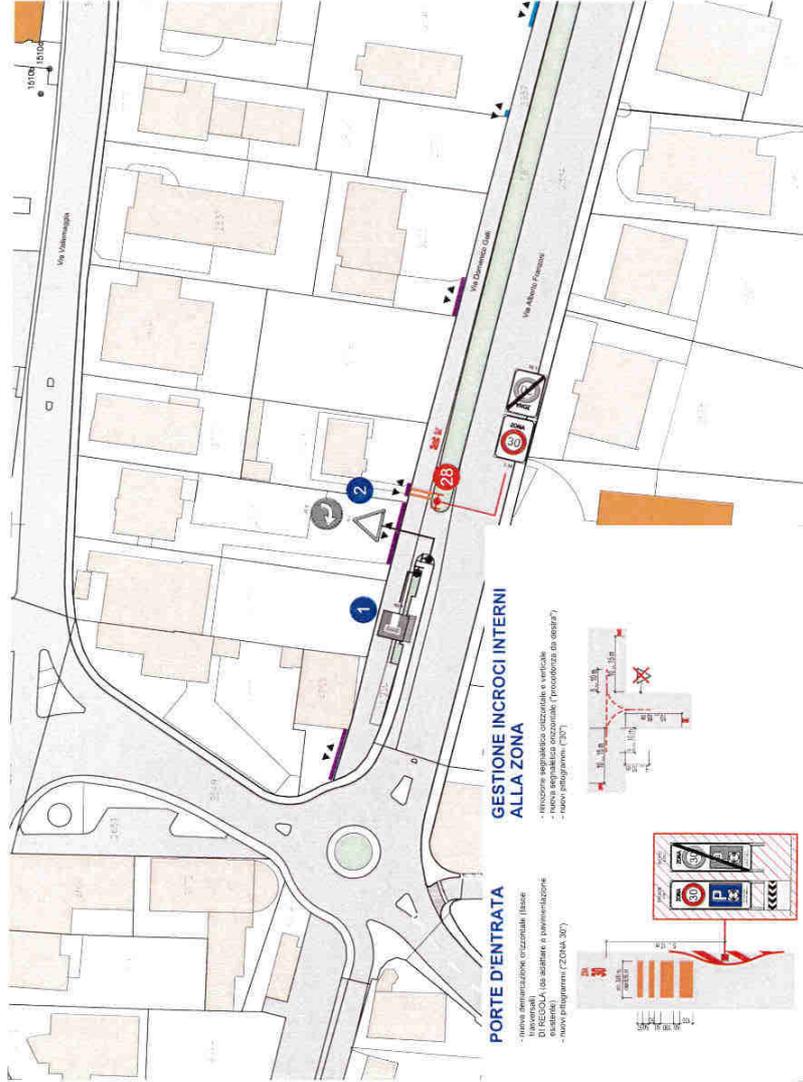
LEGENDA

ESISTENTE



NUOVO
Campo stradale pavimentazione in asfalto
Macroasfalto - camminamento pedonale
Selciato in pietra naturale
Edifici
Edificio di interesse pubblico
Supporti verdi
Segnaletica orizzontale di colore:
bianco
blu
giallo
rossa porfido

Segnaletica verticale
Segnaletica verticale esistente da eliminare
Palo di supporto per segnaletica
Supporto per segnaletica esistente da eliminare
Totem porta d'entrata zona 30
Situazione esistente da modificare
Palietti con bande rifrangenti
Accessi veicolari
Accessi pedonali
Abitatura

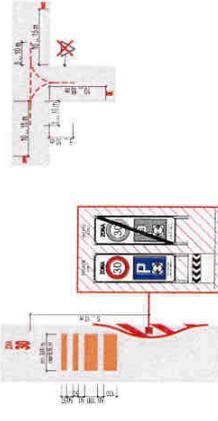


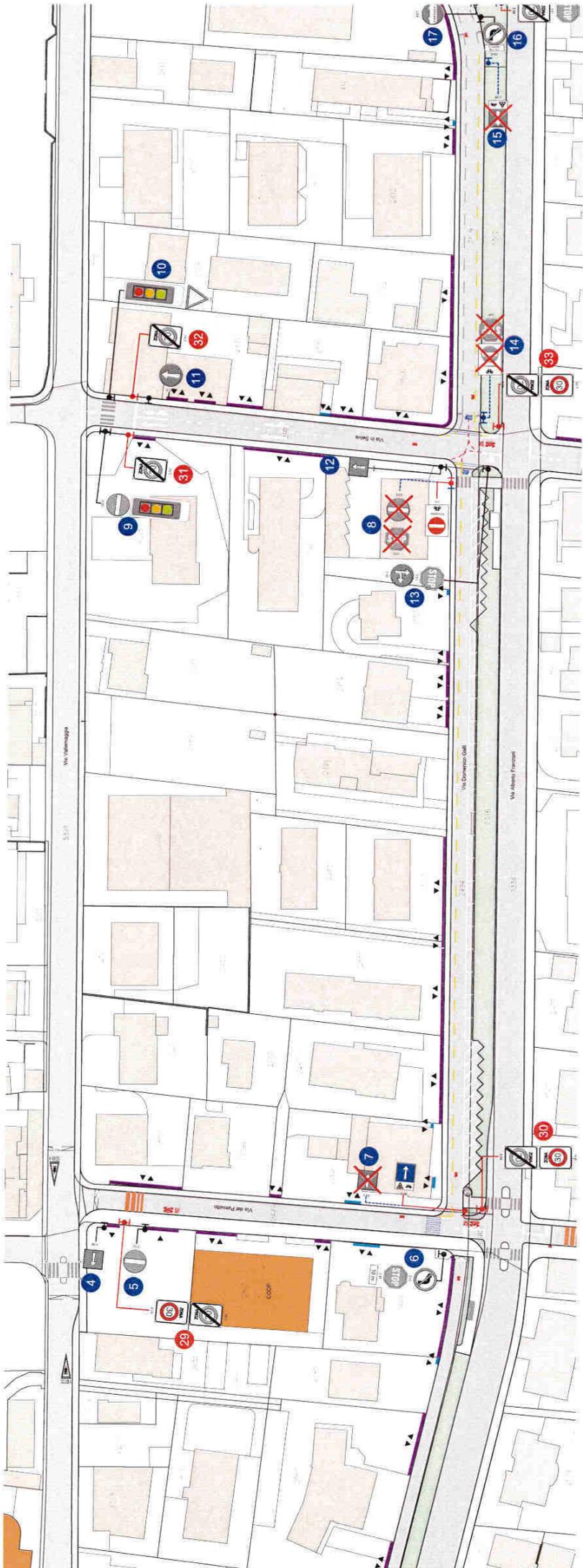
**GESTIONE INCROCI INTERNI
ALLA ZONA**

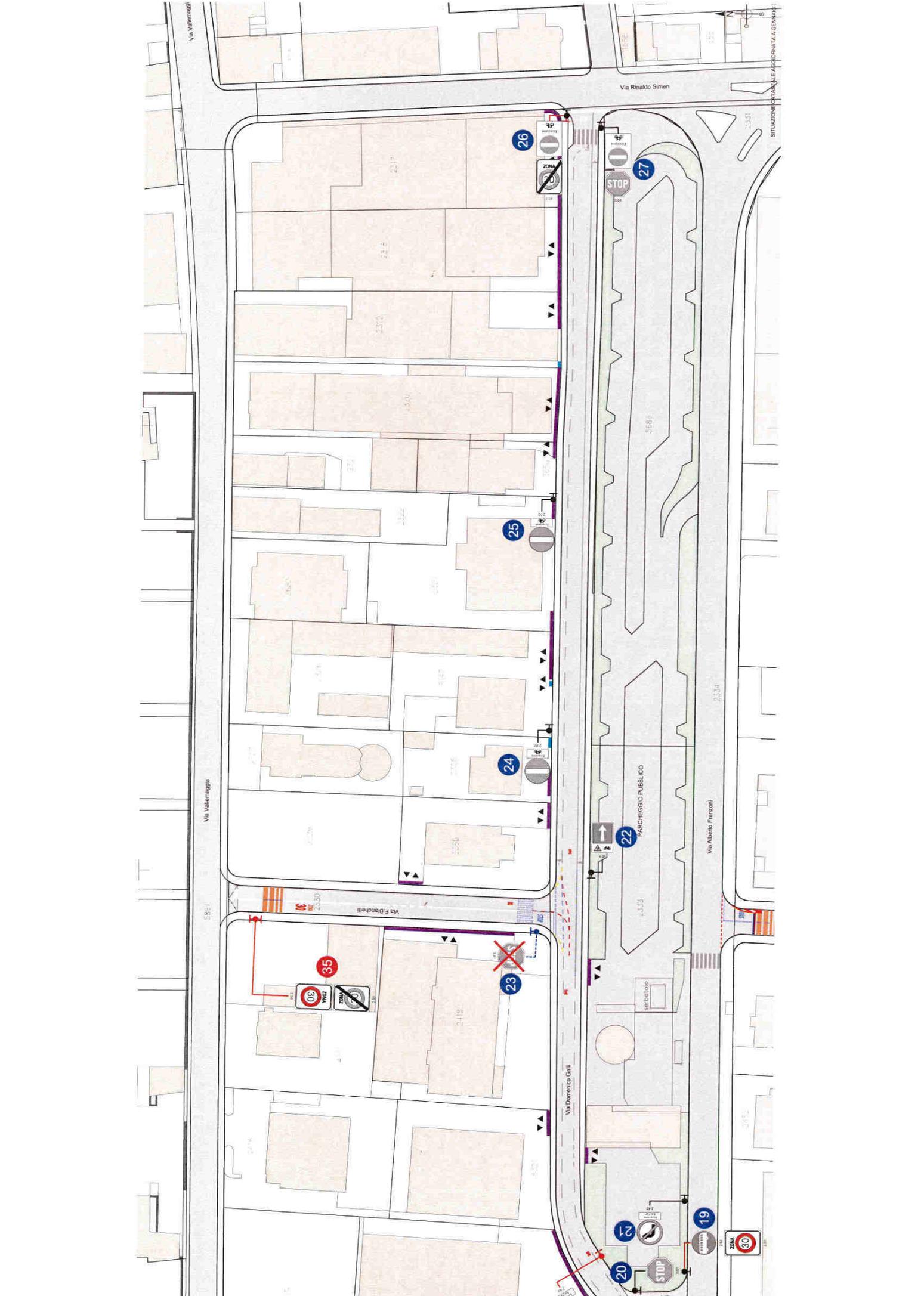
- introduzione segnaletica orizzontale e verticale
- nuova segnaletica verticale (Pali di Portata da eliminare)
- nuovi pali segnaletici (ZONA 30)

PORTE D'ENTRATA

- nuove segnaletiche orizzontali (fiscelle laterali)
- DI REGOLA (su asfalto e pavimentazione)
- nuovi pali segnaletici (ZONA 30)







SITUAZIONE CON PLANI E ACCORDATA GENNAIO



COMUNE DI LOCARNO

INTRODUZIONE ZONA 30
NEL QUARTIERE CAMPAGNA

PERIZIA TECNICA
E PROGETTO DEFINITIVO

PLANIMETRIA SEGNALETICA
COMPARTO CAMPAGNA 2

PROGETTO
1332_PD-07
1:500
58.4 x 188.0 cm
1332_PD-06 (def)
DDPC
31 ottobre 2017
e 01 febbraio 2018

OPERA
PROVVISORIA
QUARTIERE CAMPAGNA
1332_PD-06 (def)
189.0 x 124.0 cm
PROVA FINALE
1:500

FRANCESCO ALLIEVI

LEGENDA

ESISTENTE

NUOVO

- Campo stradale pavimentazione in asfalto
- Mercoledì - camminamento pedonale
- Edifici
- Edificio di interesse pubblico
- Superfici verdi
- Segnaletica orizzontale di colore:
 - bianco
 - blu
 - giallo
 - rosa porfido

Segnaletica verticale

Segnaletica verticale esistente da eliminare

Palo di supporto per segnaletica

Supporto per segnaletica esistente da eliminare

Totem periferia d'entrata zona 30

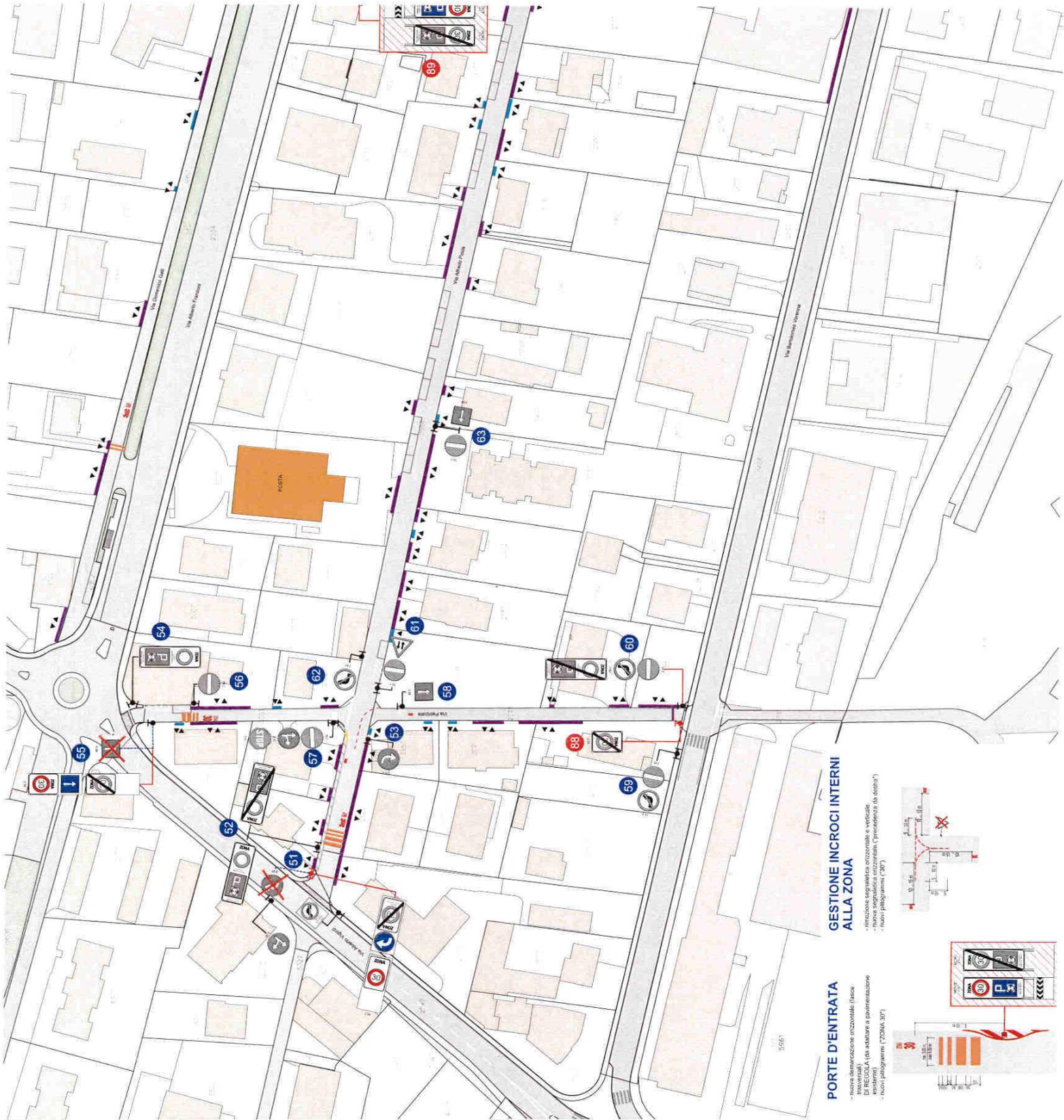
Situazione esistente da modificare

Palchetti con banda rifrangenti

Accessi veicolari

Accessi pedonali

Alberatura



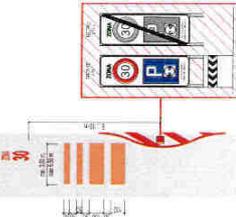
GESTIONE INCROCI INTERNI ALLA ZONA

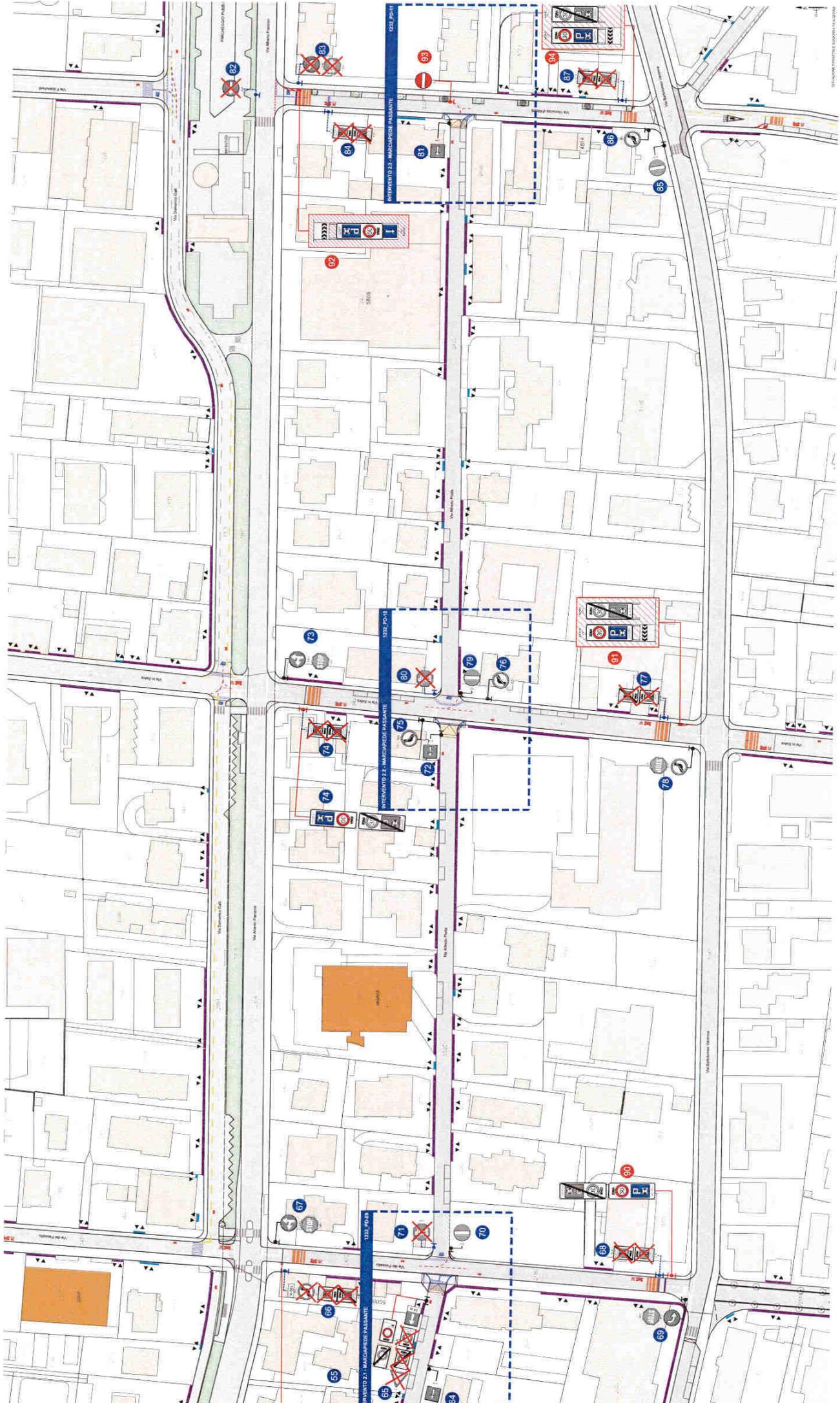
- nuova demarcazione orizzontale e verticale
- rimozione segnaletica orizzontale e verticale
- nuova segnaletica orizzontale ("precedenza da destra")
- nuovi paligrammi ("30")



PORTE D'ENTRATA

- nuova demarcazione orizzontale (basse)
- DI REGOLA (da adottare e palinsestazione esistente)
- nuovi paligrammi ("ZONA 30")

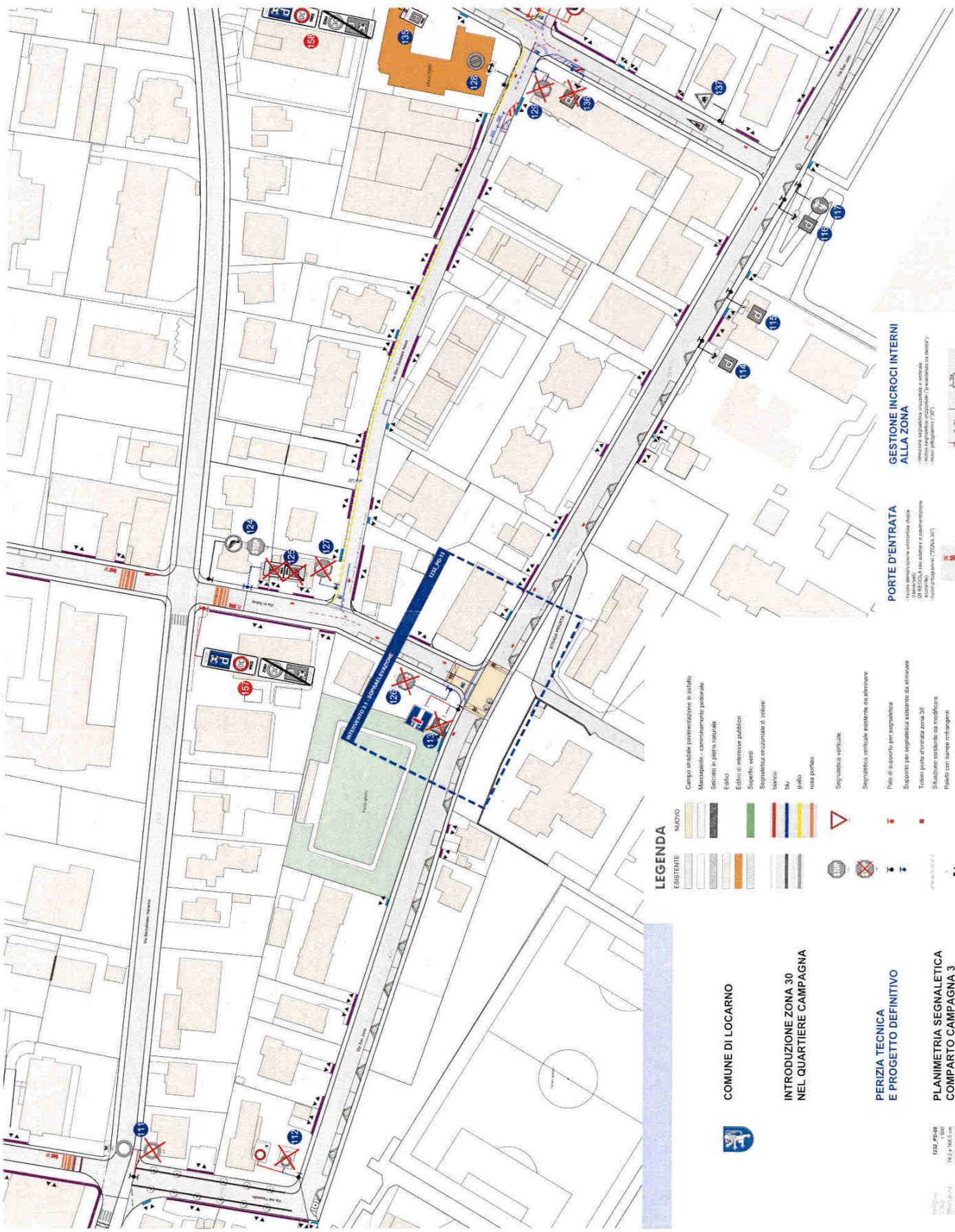




INTERVENTO 2.1 - MARCHIOSE PASSANTE
332_P01.0B

INTERVENTO 2.2 - MARCHIOSE PASSANTE
332_P01.0B

INTERVENTO 2.1 - MARCHIOSE PASSANTE
332_P01.0B



COMUNE DI LOCARNO

**INTRODUZIONE ZONA 30
NEL QUARTIERE CAMPAGNA**

**PERIZIA TECNICA
E PROGETTO DEFINITIVO**

**PLANIMETRIA SEGNALETICA
COMPARTO CAMPAGNA 3**

1326/2014
1326/2014
1326/2014
1326/2014
1326/2014
1326/2014
1326/2014
1326/2014
1326/2014
1326/2014

FRANCESCO ALLIEVI

LEGENDA

- | | | |
|--|------------------|---|
| | NUOVO | Campo stradale pavimentazione in asfalto |
| | ESISTENTE | Manopole, cammeoventi pedonale |
| | | Spazio in giallo ristretto |
| | | Effetto di interesse pedonale |
| | | Superficie verde |
| | | Segnaletica orizzontale di colore |
| | | tattico |
| | | RAI |
| | | grallo |
| | | voce pedone |
| | | Segnaletica verticale |
| | | Segnaletica verticale esistente da affermare |
| | | Pole di supporto per segnaletica |
| | | Supporto per segnaletica esistente da affermare |
| | | Tolleranza per velocità zona 30 |
| | | Situazione esistente da modificare |
| | | Pavimenti con barre antirangoli |
| | | Accessi veicoli |
| | | Accessi pedonali |
| | | Alberatura |

**GESTIONE INCROCI INTERNI
ALLA ZONA**

- nuova segnaletica orizzontale, verticale
- nuovo segnale di precedenza (in verde)
- nuovo segnale di precedenza (in verde)
- nuovo segnale di precedenza (in verde)



PORTE D'ENTRATA

- nuova segnaletica orizzontale, verticale
- nuovo segnale di precedenza (in verde)
- nuovo segnale di precedenza (in verde)
- nuovo segnale di precedenza (in verde)

