



COMUNE DI NOVEDRATE

Via Taverna, 3 - 22060 Novedrate (CO) - TEL. 031.789.7711

Provincia di Como



FDA international

urbanistica, architettura
di Marco Facchinetti e
Marco Dellavalle
Via Gaetana Agnesi, 12
20135, Milano

www.fdainternational.it

FDA international - collaboratori

Battistessa Arch.Pt. Sara
Gianatti Arch.Pt. Mara
Dott. Bartoletti Lorenzo
Dott. Bensi Marco
Dott. Bonati Nicola
Dott. Giovenzana Lorenzo
Dott. Pignataro Tommaso

FDA international - partner

CRITERIA srl
Erriu Arch. Mauro

Documento di Piano

Quadro programmatico e conoscitivo

Il sistema infrastrutturale

ABACO C.8.5c

I presupposti di progetto:
Abaco del progetto direttore

Piano di governo del territorio versione approvata e conforme alle controdeduzioni e all'approvazione definitiva del piano di governo del territorio ai sensi dell'art. 13 della legge regionale n.12/2005 e successive modifiche ed integrazioni.

Documento di piano, piano delle regole, piano dei servizi e valutazione ambientale strategica.

DATA ADOZIONE
D.C.C. n. 10 del 28.07.2011

DATA APPROVAZIONE
D.C.C. n. 3 del 12.01.2012

*Il Sindaco
Barni Maurizio*

*Il Responsabile
del Procedimento
Arch. Nigro Esterino*

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

(ai sensi della Lr. 12/2005 e succ. smi)

Indice

Indice delle schede:

- scheda 1.1 Assi penetranti
- scheda 2.1 Assi penetranti centro storico
- scheda 3.1 Assi penetranti di secondo livello
- scheda 4.1 Strade residenziali



Assi penetranti

Governo delle funzioni e trasformazioni all'interno dell'ambito di influenza della strada:

L'insediamento di funzioni incompatibili con il contesto (funzioni che richiamano un elevato traffico veicolare o funzioni che richiamano traffico merci) è da respingere.

Le nuove realizzazioni dell'intorno (parcheggi, aree verdi) devono integrarsi con la progettazione della piattaforma e dei bordi sia nell'uso dei materiali sia negli usi e nelle forme dello spazio pubblico.

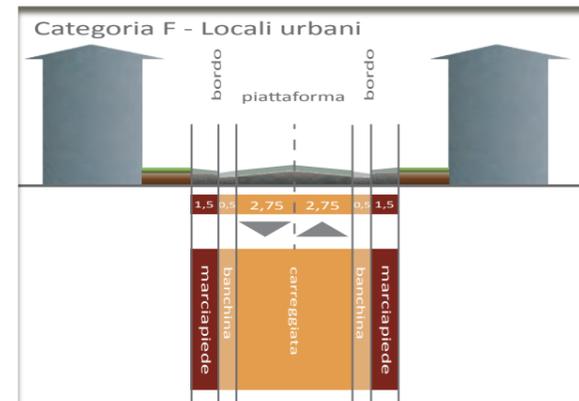
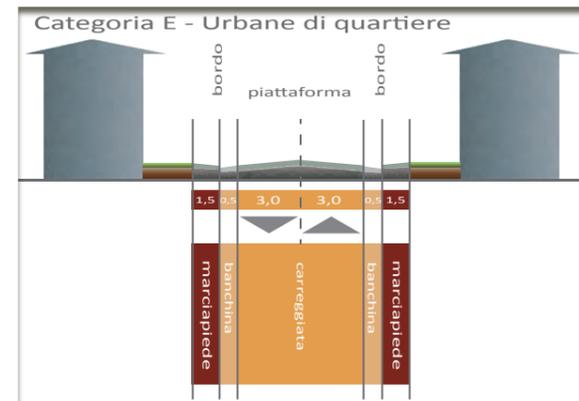
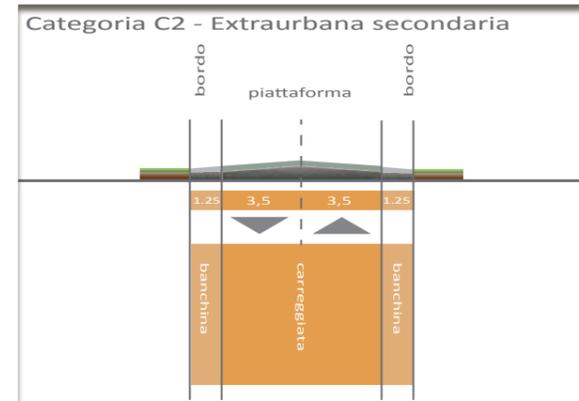
La cartellonistica pubblicitaria deve essere vietata su tutto l'ambito, le insegne pubblicitarie devono essere regolamentate.

Nuovi spazi dedicati alla sosta veicolare sono auspicabili in queste aree, poiché consentono la riduzione del traffico e dell'inquinamento atmosferico e acustico all'interno del centro storico e allo stesso tempo favoriscono la mobilità pedonale e gli spazi di aggregazione nel centro storico.

La simulazione degli interventi proposti:



Sezioni stradali del C.d.S.:



Riferimento fotografici:

Via Como



Via Cantù

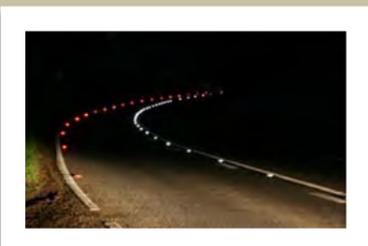


Via Vec.a Canturina



Via Meda





PIATTAFORMA (scenari ed elementi):

La piattaforma deve adottare uno sviluppo in larghezza quanto più possibile regolare (salvo ridotti restringimenti dovuti alla conformazione degli edifici).

La piattaforma deve essere realizzata con materiali facilmente sostituibili ed adatti ad una elevata usura (asfalti o autobloccanti in cls.).

Nei tratti di strada dove lo spazio a disposizione risulta sufficiente, deve essere prevista la realizzazione dei franchi laterali o banchina: questi spazi dovranno essere pavimentati, possibilmente con materiali differenti rispetto a quelli utilizzati per la piattaforma.

Le intersezioni tra piattaforme devono essere prevalentemente realizzate su di un unico livello, senza rialzi o abbassamenti rispetto alla piattaforma; la pavimentazione dell'incrocio deve essere realizzata con materiali di pregio e con materiali e colorazioni differenti rispetto a quelli utilizzati per la piattaforma (esempio: cubetti di porfido). La colorazione e il materiale differente risulta utile ad evidenziare i punti di possibile conflitto; nelle intersezioni più problematiche è possibile prevedere un rialzo di tutta l'intersezione rispetto alla piattaforma per disincentivare la velocità. Nel caso in cui risultino già esistenti intersezioni tra piattaforme realizzate con materiali e colorazioni differenti rispetto a quelli della piattaforma (pur se realizzate con disassamento verticale), queste realizzazioni devono essere mantenute.

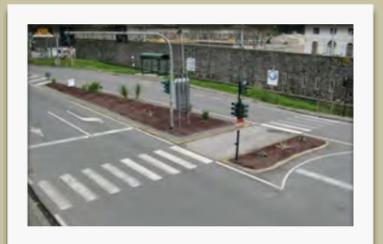
L'attraversamento pedonale/ciclabile deve avvenire prevalentemente a raso sulla piattaforma e deve utilizzare (dove possibile) materiali di pregio con colorazione differente rispetto alla piattaforma, inoltre, l'attraversamento deve prevedere un restringimento della carreggiata avvicinando le superfici pedonali dei bordi.

All'ingresso degli ambiti urbani per conseguire una reale riduzione della velocità e sottolineare il passaggio verso un differente ambito è necessario realizzare "porte d'accesso" al viale attraverso l'istituzione di un'isola spartitraffico centrale che interrompa la continuità visiva dell'asse stradale facendo così percepire il cambiamento a coloro i quali transitano lungo la piattaforma.

La segnaletica verticale deve risultare sempre visibile, riconoscibile e distinguibile dal contesto, al tempo stesso si deve evitare che le strutture che sorreggono la segnaletica siano d'intralcio alla circolazione. E' da evitare l'installazione di segnaletica verticale eccessivamente ridondante.

La segnaletica orizzontale deve risultare sempre visibile, riconoscibile e distinguibile dal contesto, la segnaletica orizzontale deve essere realizzata solo ed unicamente tramite elementi disegnati al di sopra della superficie. E' ampiamente consigliato l'implemento della segnaletica orizzontale attraverso la predisposizione di particolari dispositivi catarifrangenti (o in alternativa dotati di impianto di illuminazione interno) collocati a terra ed eventualmente sormontabili detti "occhi di gatto"; dispositivi utili a delimitare e rendere maggiormente visibili i tracciati viari destinati al traffico veicolare: tali occhi di gatto dovranno essere installati preferibilmente lungo le banchine, i franchi laterali o i bordi in modo tale che essi stessi non concorrano ad intralciare il traffico e secondariamente non vengano frantumati dall'azione dei mezzi spartineve durante la stagione invernale.

La velocità massima consentita, in ambito urbano, non deve superare i 30 km/h.



BORDO (scenari ed elementi):

In tutti i tratti di strada interni all'ambito considerato, i marciapiedi (di dimensione minima regolamentare) devono essere realizzati e posti ad un livello differente rispetto alla piattaforma, i cordoli delimiteranno le aree destinate al traffico pedonale; ove risulti possibile (in termini di spazio disponibile) eventuali piste ciclabili potranno essere ospitate sulla superficie rialzata previa apposita segnaletica verticale, orizzontale e differente colorazione del fondo. E' comunque preferibile realizzare piste ciclabili in questo ambito solo ed unicamente dove lo spazio risulta sufficiente; dove questo non risulti sufficiente la promiscuità, sulla piattaforma, tra velocipedi e autoveicoli è comunque garantita dalla bassa velocità adottata.



I bordi devono essere realizzati con materiali di pregio vista la vicinanza con un ambito di elevato valore paesistico: i materiali già utilizzati nella riqualificazione dei bordi del centro storico di Inzago devono essere riproposti nelle nuove riqualificazioni (esempio : cubetti di porfido o lastre di porfido).



La sosta deve essere regolamentata e le aree di sosta individuate possibilmente al di fuori della piattaforma (ma allo stesso livello di questa): questi stalli, adibiti esclusivamente a parcheggio dei veicoli, devono essere pavimentati, necessariamente, con materiali o con colorazioni differenti rispetto a quelli utilizzati per la piattaforma.



Le intersezioni tra bordi devono essere realizzate a pari livello tra gli stessi, mantenendo però il rialzo rispetto alla piattaforma (tranne nel caso in cui la piattaforma non sia già rialzata sulle intersezioni).



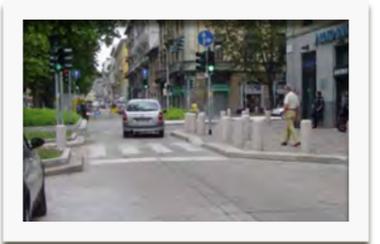
La segnaletica orizzontale deve risultare sempre visibile, riconoscibile e distinguibile dal contesto, la segnaletica orizzontale deve essere realizzata solo ed unicamente tramite elementi disegnati al di sopra della superficie.

Nei tratti di strada in cui la dimensione dei bordi risulta sufficiente ampia (a soddisfare le esigenze e i molteplici spostamenti delle persone) è da prevedere l'introduzione di materiali verdi atti a mitigare le esternalità prodotte dai veicoli (inquinanti atmosferici,...); la loro disposizione deve essere pensata all'interno di un preciso disegno, valutando attentamente il contesto, gli eventuali elementi da schermare e gli eventuali elementi da valorizzare.



L'illuminazione deve essere pensata, progettata e realizzata al fine di garantire una visibilità costante, diffusa e sufficiente a tutti gli utenti che utilizzano la strada, inoltre, deve contribuire a valorizzare l'ambiente circostante nonché rendere visibili i differenti elementi di riferimento.

Relativamente all'illuminazione è necessario porre particolare attenzione nella localizzazione dei punti luce, soprattutto nei punti di possibile conflitto tra differenti utenti (intersezioni, passaggi pedonali indicati, accessi carrabili,...)



Assi penetranti centro storico

Governo delle funzioni e trasformazioni all'interno dell'ambito di influenza della strada:

L'insediamento di funzioni incompatibili con il contesto storico (funzioni che richiamano un elevato traffico veicolare o funzioni che richiamano traffico merci) è da respingere.

La cartellonistica pubblicitaria deve essere vietata su tutto l'ambito, le insegne pubblicitarie devono essere regolamentate.

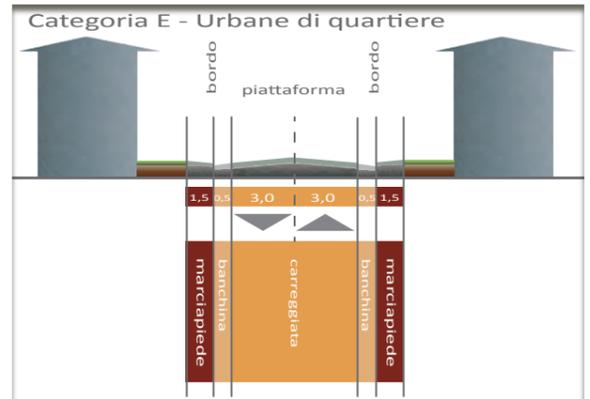
L'insediamento di funzioni compatibili quali le attività commerciali di piccolo dettaglio è da incentivare; la collocazione di tali funzioni dovrà essere integrata con il contesto e posta in corrispondenza con le aree destinate ad ospitare attività pubbliche (piazze, giardini, cortili) agevolando l'uso degli spazi aperti e la commistione tra ambienti pubblici e privati.

Le molteplici corti e i numerosi cortili di valore storico/monumentale dovranno essere valorizzati e i loro ingressi riprogettati (ove possibile) come accessi della città.

La simulazione degli interventi proposti:



Sezioni stradali del C.d.S.:



Riferimento fotografici:

Via Como

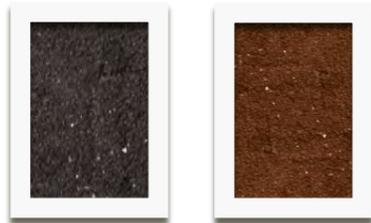


Via Como



PIATTAFORMA (scenari ed elementi):

La piattaforma deve adottare uno sviluppo in larghezza quanto più possibile regolare; nei tratti dove la conformazione e la distanza tra edifici rende l'inserimento contemporaneo della piattaforma (con franco o banchina) e di bordi (sufficientemente ampi) difficoltoso è necessario che la piattaforma sia realizzata allo stesso livello dei bordi, senza disassamenti verticali tra i due elementi. La conformazione da riproporre nei casi in cui lo spazio risulti insufficiente è il modello di piattaforma già adottata nel centro storico, da cui differisce solo nell'uso dei materiali.



La piattaforma deve essere realizzata con materiali facilmente sostituibili ed adatti ad una elevata usura (conglomerati bituminosi).

Nei tratti di strada dove lo spazio a disposizione risulta sufficiente, deve essere prevista la realizzazione dei franchi laterali o banchina: questi spazi dovranno essere pavimentati, necessariamente, con materiali differenti rispetto a quelli utilizzati per la piattaforma: i materiali già utilizzati per la realizzazione di franchi e banchine del centro storico devono essere riproposti.

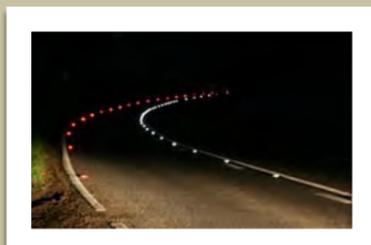


Le intersezioni tra le piattaforme stradali devono essere realizzate su di un unico livello, senza rialzi o abbassamenti rispetto alla piattaforma; la pavimentazione dell'incrocio deve essere realizzata con materiali di pregio e con materiali e colorazioni differenti rispetto a quelli utilizzati per la piattaforma (esempio: cubetti di porfido). La colorazione e il materiale differente risulta utile ad evidenziare i punti di possibile conflitto.



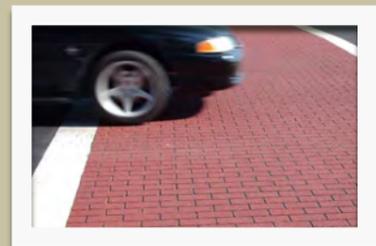
L'attraversamento pedonale deve avvenire prevalentemente a raso sulla piattaforma e deve utilizzare (dove possibile) materiali di pregio con colorazione differente rispetto alla piattaforma.

La segnaletica verticale deve risultare sempre visibile, riconoscibile e distinguibile dal contesto, al tempo stesso si deve evitare che le strutture che sorreggono la segnaletica siano d'intralcio alla circolazione. E' da evitare l'installazione di segnaletica verticale eccessivamente ridondante.



La segnaletica orizzontale deve risultare sempre visibile, riconoscibile e distinguibile dal contesto, la segnaletica orizzontale deve essere realizzata solo ed unicamente tramite elementi disegnati al di sopra della superficie, preferibilmente lungo la piattaforma in conglomerato bituminoso. E' ampiamente consigliato l'implemento della segnaletica orizzontale attraverso la predisposizione di particolari dispositivi catarifrangenti (o in alternativa dotati di impianto di illuminazione interno) collocati a terra ed eventualmente sormontabili detti "occhi di gatto"; dispositivi utili a delimitare e rendere maggiormente visibili i tracciati viari destinati al traffico veicolare: tali occhi di gatto dovranno essere installati preferibilmente lungo le banchine, i franchi laterali o i bordi in modo tale che essi stessi non concorrano ad intralciare il traffico e secondariamente non vengano frantumati dall'azione dei mezzi spartineve durante la stagione invernale.

La velocità massima consentita non deve superare i 30 km/h.



BORDO (scenari ed elementi):

Nei tratti di strada interni all'ambito considerato e viste le ridotte dimensioni delle strade centrali, i marciapiedi devono essere realizzati senza disassamenti verticali rispetto alla piattaforma, allo stesso livello; è da escludere la realizzazione di piste ciclabili sui bordi. Dove questo non risulti sufficiente la promiscuità, sulla piattaforma, tra velocipedi e autoveicoli è comunque garantita dalla bassa velocità adottata.



I bordi devono essere realizzati con materiali di pregio vista la vicinanza con un ambito di elevato valore paesistico: i materiali già utilizzati nella riqualificazione dei bordi del centro storico di Inzago devono essere riproposti nelle nuove riqualificazioni (esempio: cubetti di porfido o lastre di porfido).



La sosta deve essere regolamentata e le aree di sosta individuate possibilmente al di fuori della piattaforma (ma allo stesso livello di questa): questi stalli, adibiti esclusivamente a parcheggio dei veicoli, devono essere pavimentati, possibilmente, con materiali o con colorazioni differenti rispetto a quelli utilizzati per la piattaforma. Relativamente ai materiali da utilizzare sono da riproporre gli stessi materiali già adoperati nei precedenti interventi nel centro storico (esempio : cubetti di serizzo o altra pietra di colore contrastante rispetto al porfido).



Le intersezioni tra bordi devono essere realizzate allo stesso livello delle intersezioni delle piattaforme, senza disassamenti verticali.

La segnaletica orizzontale deve risultare sempre visibile, riconoscibile e distinguibile dal contesto, la segnaletica orizzontale deve essere realizzata prevalentemente tramite elementi disegnati al di sopra della superficie.



Nei tratti di strada in cui la dimensione dei bordi risulta sufficiente ampia (a soddisfare le esigenze e i molteplici spostamenti delle persone) è da prevedere l'introduzione di materiali verdi atti a mitigare le esternalità prodotte dai veicoli (inquinanti atmosferici,...); la loro disposizione deve essere pensata all'interno di un preciso disegno, valutando attentamente il contesto, gli eventuali elementi da schermare e gli eventuali elementi architettonici paesaggistici da valorizzare.



L'illuminazione deve essere pensata, progettata e realizzata al fine di garantire una visibilità costante, diffusa e sufficiente a tutti gli utenti che utilizzano la strada, inoltre, deve contribuire a valorizzare l'ambiente circostante nonché rendere visibili i differenti elementi di riferimento.



Relativamente all'illuminazione è necessario porre particolare attenzione nella localizzazione dei punti luce, soprattutto nei punti di possibile conflitto tra differenti utenti (intersezioni, passaggi pedonali indicati, accessi carrabili,...).



Assi penetranti di secondo livello

Governo delle funzioni e trasformazioni all'interno dell'ambito di influenza della strada:

L'insediamento di funzioni incompatibili con il contesto urbano (funzioni che richiamano un elevato traffico veicolare o funzioni che richiamano traffico merci) è da respingere.

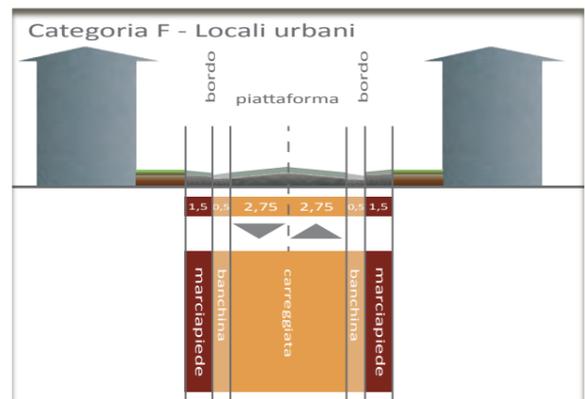
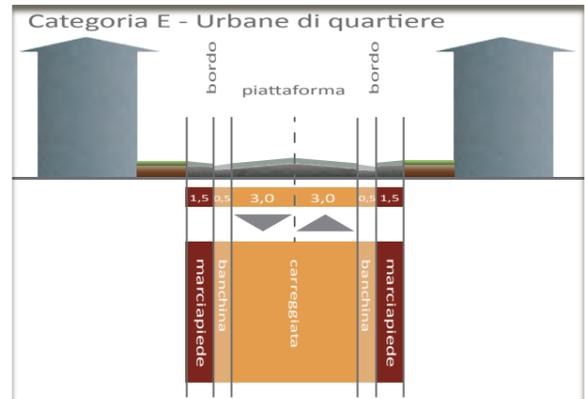
Le nuove realizzazioni dell'intorno (parcheggi, aree verdi) devono integrarsi con la progettazione della piattaforma e dei bordi sia nell'uso dei materiali sia negli usi e nelle forme dello spazio pubblico.

La cartellonistica pubblicitaria deve essere vietata su tutto l'ambito, le insegne pubblicitarie devono essere regolamentate.

La simulazione degli interventi proposti:



Sezioni stradali del C.d.S.:



Riferimento fotografici:

Via Mariano



Via Mariano



Via Europa Unita



Via Cinnago

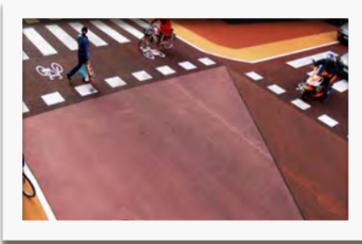


PIATTAFORMA (scenari ed elementi):



La piattaforma deve essere realizzata con materiali facilmente sostituibili ed adatti ad una elevata usura (asfalti o autobloccanti in cls.).

Nei tratti di strada dove lo spazio a disposizione risulta sufficiente, deve essere prevista la realizzazione dei franchi laterali o banchina: questi spazi dovranno essere pavimentati, possibilmente con materiali differenti rispetto a quelli utilizzati per la piattaforma.



Le intersezioni tra piattaforme devono essere prevalentemente realizzate su di un unico livello, senza rialzi o abbassamenti rispetto alla piattaforma; la pavimentazione dell'incrocio deve essere realizzata con materiali e colorazioni differenti rispetto a quelli utilizzati per la piattaforma (esempio: autobloccanti). La colorazione differente risulta utile ad evidenziare i punti di possibile conflitto; nelle intersezioni più problematiche è possibile prevedere un rialzo di tutta l'intersezione rispetto alla piattaforma per disincentivare la velocità. Nel caso in cui risultino già esistenti intersezioni tra piattaforme realizzate con materiali e colorazioni differenti rispetto a quelli della piattaforma (pur se realizzate con disassamento verticale), queste realizzazioni devono essere mantenute.

L'attraversamento pedonale/ciclabile deve avvenire prevalentemente a raso sulla piattaforma e deve utilizzare (dove possibile) materiali di colorazione differente rispetto alla piattaforma, inoltre, l'attraversamento deve prevedere un restringimento della carreggiata avvicinando le superfici pedonali dei bordi.

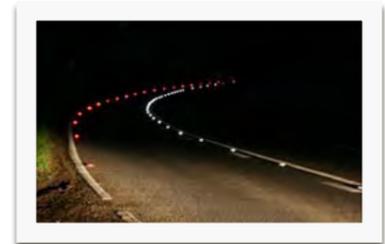


All'ingresso della strada, per conseguire una reale riduzione della velocità e sottolineare il passaggio verso un differente ambito è necessario realizzare "porte d'accesso" al viale attraverso l'istituzione di un'isola spartitraffico centrale che interrompa la continuità visiva dell'asse stradale facendo così percepire il cambiamento a coloro i quali transitano lungo la piattaforma.

La segnaletica verticale deve risultare sempre visibile, riconoscibile e distinguibile dal contesto, al tempo stesso si deve evitare che le strutture che sorreggono la segnaletica siano d'intralcio alla circolazione. E' da evitare l'installazione di segnaletica verticale eccessivamente ridondante.

La segnaletica orizzontale deve risultare sempre visibile, riconoscibile e distinguibile dal contesto, la segnaletica orizzontale deve essere realizzata solo ed unicamente tramite elementi disegnati al di sopra della superficie. E' consigliato l'implemento della segnaletica orizzontale attraverso la predisposizione di particolari dispositivi catari-frangenti collocati a terra ed eventualmente sormontabili detti "occhi di gatto"; dispositivi utili a delimitare e rendere maggiormente visibili i tracciati viari destinati al traffico veicolare: tali occhi di gatto dovranno essere installati preferibilmente lungo le banchine, i franchi laterali o i bordi in modo tale che essi stessi non concorrano ad intralciare il traffico e secondariamente non vengano frantumati dall'azione dei mezzi spartineve durante la stagione invernale.

La velocità massima consentita non deve superare i 40 km/h.



BORDO (scenari ed elementi):



(tratto 1) In tutti i tratti di strada interni all'ambito considerato, i marciapiedi (di dimensione minima regolamentare) devono essere realizzati e posti ad un livello differente rispetto alla piattaforma, i cordoli delimiteranno le aree destinate al traffico pedonale.

(tratto 1) La sosta deve essere regolamentata e le aree di sosta individuate possibilmente al di fuori della piattaforma (ma allo stesso livello di questa): questi stalli, adibiti esclusivamente a parcheggio dei veicoli, devono essere pavimentati, possibilmente, con materiali o con colorazioni differenti rispetto a quelli utilizzati per la piattaforma.



(tratto 1) Le intersezioni tra bordi devono essere realizzate a pari livello tra le stesse, mantenendo però il rialzo rispetto alla piattaforma (nel caso in cui essa non sia già rialzata sulle intersezioni).

(tratto 1) La segnaletica orizzontale deve risultare sempre visibile, riconoscibile e distinguibile dal contesto.



(tratto 1) Nei tratti di strada in cui la dimensione dei bordi risulta sufficiente ampia (a soddisfare le esigenze e i molteplici spostamenti delle persone) è da prevedere l'introduzione di materiali verdi atti a mitigare le esternalità prodotte dai veicoli (inquinanti atmosferici,...); la loro disposizione deve essere pensata all'interno di un preciso disegno, valutando attentamente il contesto, gli eventuali elementi da schermare e gli eventuali elementi da valorizzare.

(tratto 1) L'illuminazione deve essere pensata, progettata e realizzata al fine di garantire una visibilità costante, diffusa e sufficiente a tutti gli utenti che utilizzano la strada, inoltre, deve contribuire a valorizzare l'ambiente circostante nonché rendere visibili i differenti elementi di riferimento dell'ambito attraversato.



(tratto 1) Relativamente all'illuminazione è necessario porre particolare attenzione nella localizzazione dei punti luce, soprattutto nei punti di possibile conflitto tra differenti utenti (intersezioni, passaggi pedonali indicati, accessi carrabili,...).



Strade residenziali

Governo delle funzioni e trasformazioni all'interno dell'ambito di influenza della strada

L'insediamento di funzioni incompatibili con il contesto storico (funzioni che richiamano un elevato traffico veicolare o funzioni che richiamano traffico merci) è da respingere.

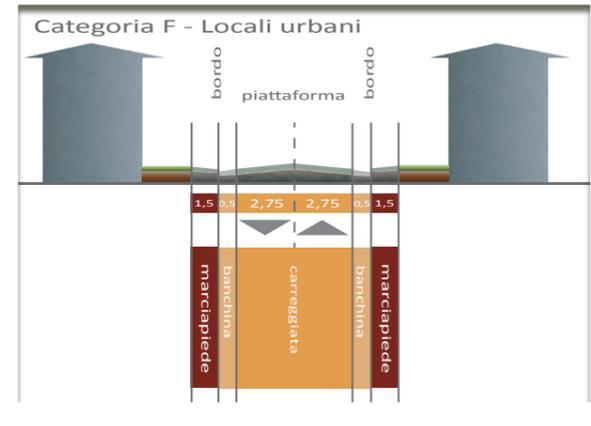
La cartellonistica pubblicitaria deve essere vietata su tutto l'ambito, le insegne pubblicitarie devono essere regolamentate.

L'insediamento di funzioni compatibili quali le attività commerciali di piccolo dettaglio è da incentivare; la collocazione di tali funzioni dovrà essere integrata con il contesto e posta in corrispondenza con le aree destinate ad ospitare attività pubbliche (piazze, giardini, cortili) agevolando l'uso degli spazi aperti e la commistione tra ambienti pubblici e privati.

La simulazione degli interventi proposti:



Sezioni secondo il C.d.S.:



Alcuni riferimento fotografici:

Via Puccini



Via Kennedy



Via Rugabella



Via Pave





PIATTAFORMA (scenari ed elementi):

Le piattaforme residenziali devono essere progettate secondo i principi delle strade "woonerf". Queste tipologie tengono in considerazione principalmente le utenze deboli, le quali beneficiano della possibilità di poter usufruire della piattaforma in sicurezza; la piattaforma viene quindi utilizzata non solo per il traffico viabilistico ma come vero e proprio spazio pubblico, naturale proseguimento dello spazio privato domestico. Esso è tipicamente realizzato con strade strette senza margini e marciapiedi in cui i veicoli sono rallentati da alberi, piantumazioni varie, aree di parcheggio ed altri "ostacoli" posti nella strada.

La piattaforma deve essere realizzata con materiali facilmente sostituibili ed adatti ad una elevata usura (asfalti o autobloccanti in cls.).

E' opportuno che La piattaforma adotti uno sviluppo del tracciato irregolare, con frequenti disassamenti orizzontali della piattaforma al fine di incentivare la moderazione della velocità.

Le intersezioni tra le piattaforme stradali devono essere realizzate su di un unico livello, senza rialzi o abbassamenti rispetto alla piattaforma; la pavimentazione dell'incrocio deve essere realizzata con materiali di pregio e/o con materiali e colorazioni differenti rispetto a quelli utilizzati per la piattaforma (esempio: cubetti di porfido o autobloccanti). La colorazione e il materiale differente risulta utile ad evidenziare i punti di possibile conflitto.

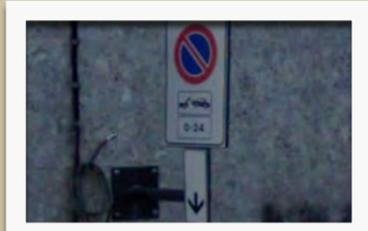
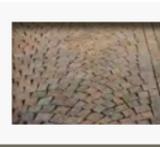
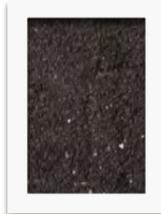
All'ingresso dell'ambito devono essere adottati dissuasori di velocità come disassamenti verticali della piattaforma stradale.

All'ingresso dell'ambito deve essere presente la segnaletica verticale per indicare, evidenziandolo, l'ingresso in una zona residenziale.

La segnaletica verticale deve risultare sempre visibile, riconoscibile e distinguibile dal contesto, al tempo stesso si deve evitare che le strutture che sorreggono la segnaletica siano d'intralcio alla circolazione. E' da evitare l'installazione di segnaletica verticale eccessivamente ridondante.

Gli attraversamenti pedonali e le piste ciclabili non sono necessarie in quanto la bassissima velocità e la precedenza del pedone/ciclista sulle auto, gli rende inutili.

La velocità massima consentita non deve superare i 15/20 km/h; questa condizione rende tali strade adatte ad un uso strettamente locale e residenziale.



BORDO (scenari ed elementi):

I bordi devono essere realizzati senza disassamenti verticali rispetto alla piattaforma, ovvero allo stesso livello di questa.



All'interno dei bordi devono essere individuate apposite aree per il gioco dei bambini, per fruizione e socializzazione delle persone e piccole aree a verde.

I bordi devono essere realizzati con materiali o colorazione differenti da quelle adottate nella piattaforma e possono cambiare in base al differente utilizzo che viene fatto nelle varie zone del bordo.



Nei tratti di strada in cui la dimensione dei bordi risulta sufficiente ampia (a soddisfare le esigenze e i molteplici spostamenti delle persone) è da prevedere l'introduzione di materiali verdi atti a mitigare le esternalità prodotte dai veicoli (inquinanti atmosferici,...); la loro disposizione deve essere pensata all'interno di un preciso disegno, valutando attentamente il contesto, gli eventuali elementi da schermare e gli eventuali elementi architettonici paesaggistici da valorizzare.



L'illuminazione deve essere pensata, progettata e realizzata al fine di garantire una visibilità costante, diffusa e sufficiente a tutti gli utenti che utilizzano la strada, inoltre, deve contribuire a valorizzare l'ambiente circostante nonché rendere visibili i differenti elementi di riferimento del centro storico.



La sosta deve essere regolamentata, devono essere individuati stalli adibiti alla sosta dei veicoli, motocicli e cicli; questi spazi devono essere pavimentati, possibilmente, con materiali o colorazioni differenti rispetto a quelli utilizzati per la piattaforma e dal resto del bordo. I materiali da utilizzare sono: cubetti di serizzo o altra pietra di colore contrastante rispetto al porfido o autobloccanti.

