

# PIANO PROVINCIALE DELLA SICUREZZA STRADALE

*Allegato B – Strada “Melotta”*

Amministrazione Provinciale:

Dott. Ing. PATRIZIA MALABARBA

Dott. Ing. ALESSANDRO RIGOTTI

Consulente:

Prof. Ing. GIULIO MATERNINI

Collaboratore:

Dott. Ing. RAFFAELE DI MEO

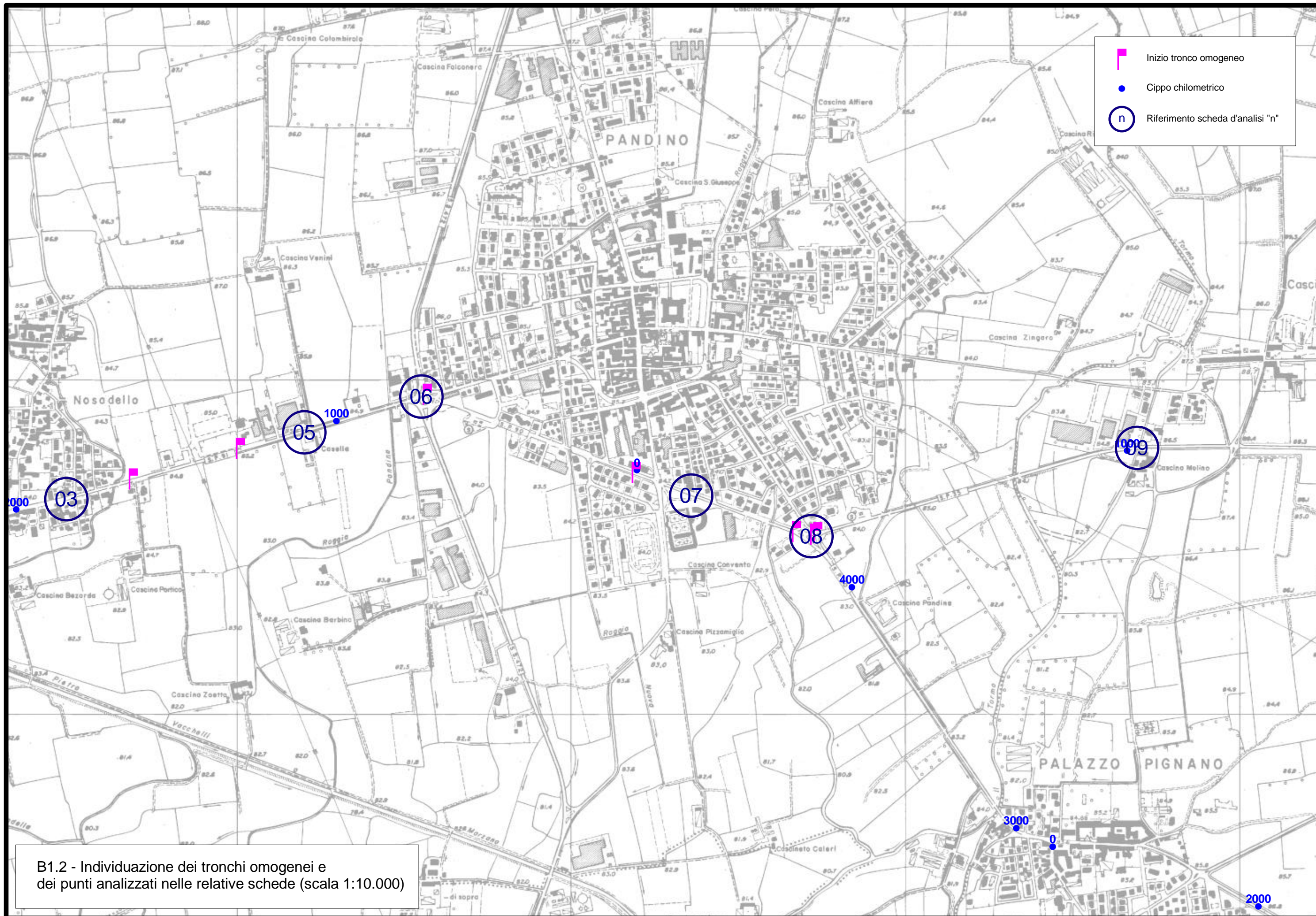


## **INDICE DEI CONTENUTI**

- 1 - Individuazione dei tronchi omogenei e dei punti analizzati nelle relative schede**
- 2 - Classifica dei tronchi omogenei in funzione della tipologia di appartenenza**
- 3 - Classifica dei tronchi omogenei in funzione dell'incidentalità**
- 4 - Tasso d'incidentalità lungo l'itinerario**
- 5 - Road Safety Review – Schede di analisi**



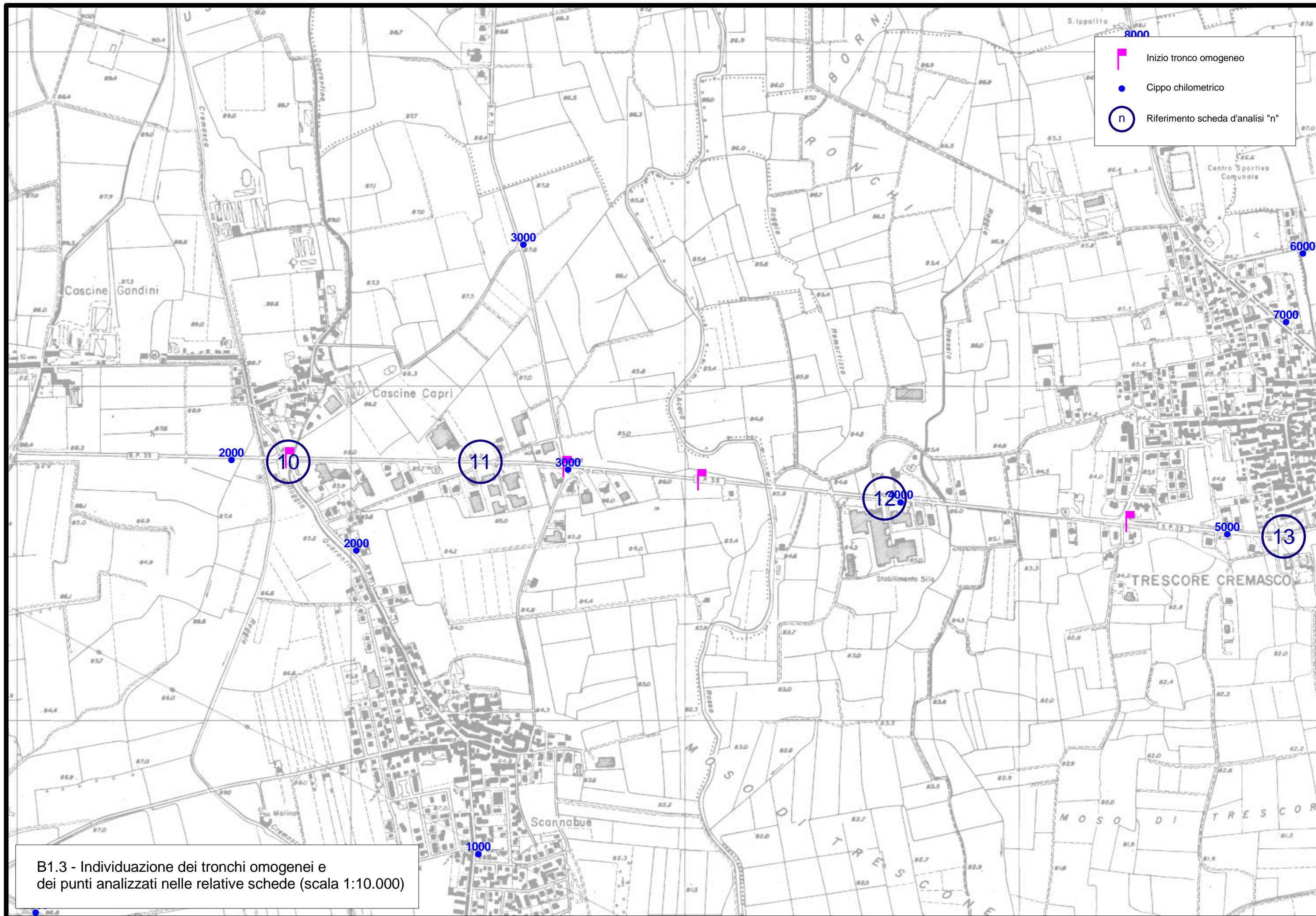




- | Inizio tronco omogeneo
- Cippo chilometrico
- n Riferimento scheda d'analisi "n"

B1.2 - Individuazione dei tronchi omogenei e dei punti analizzati nelle relative schede (scala 1:10.000)

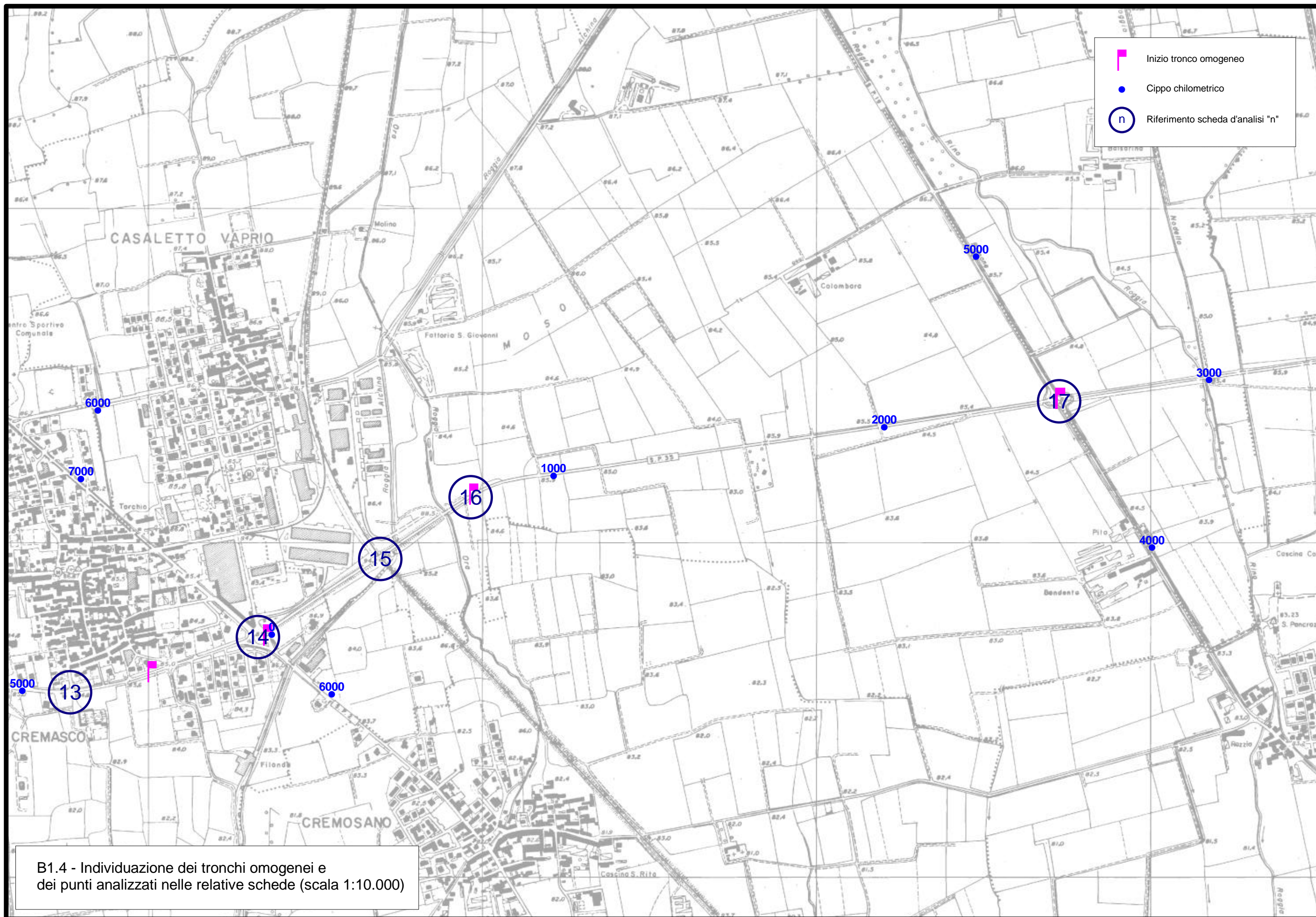




- | Inizio tronco omogeneo
- Cippo chilometrico
- n Riferimento scheda d'analisi "n"

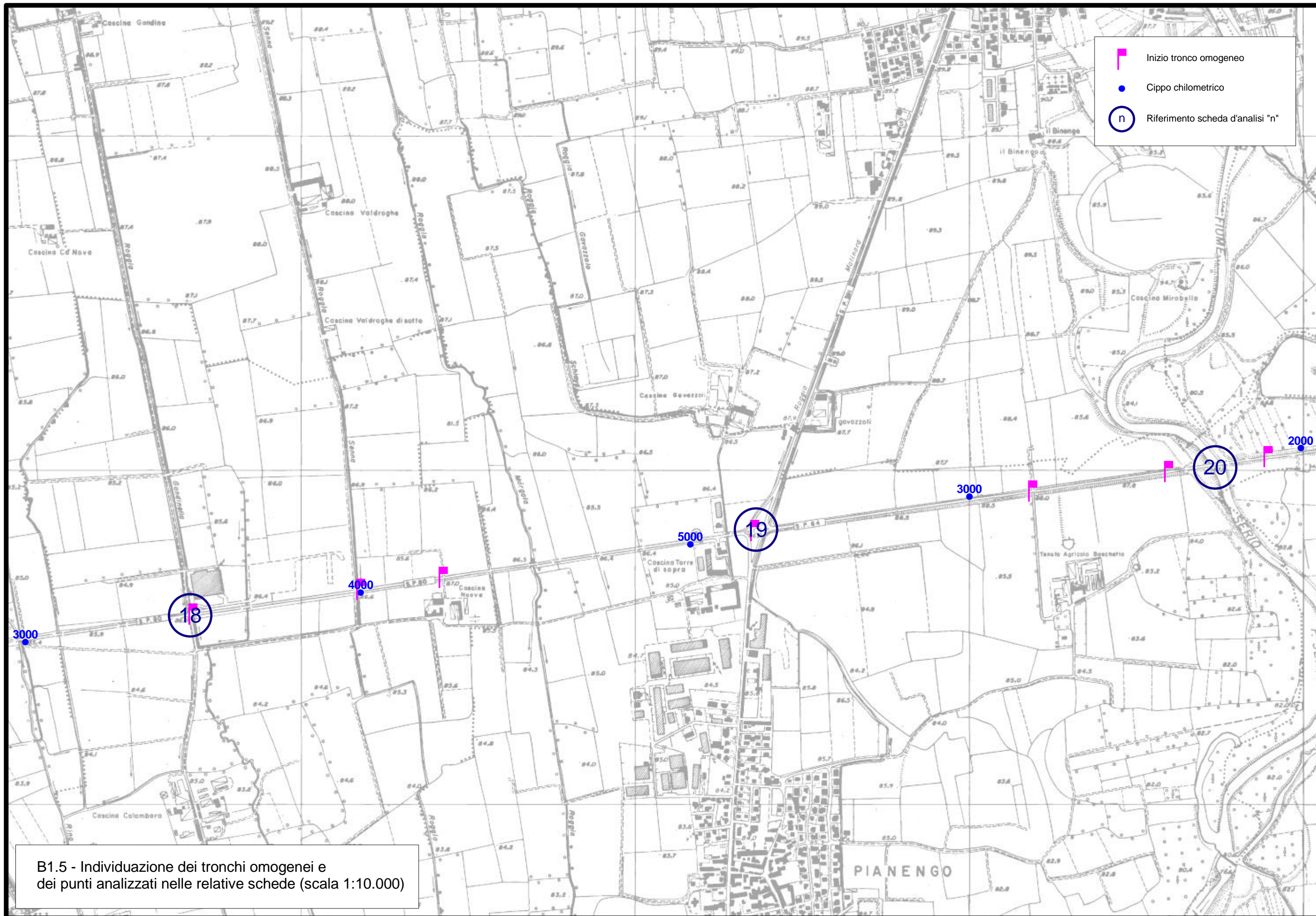
B1.3 - Individuazione dei tronchi omogenei e dei punti analizzati nelle relative schede (scala 1:10.000)



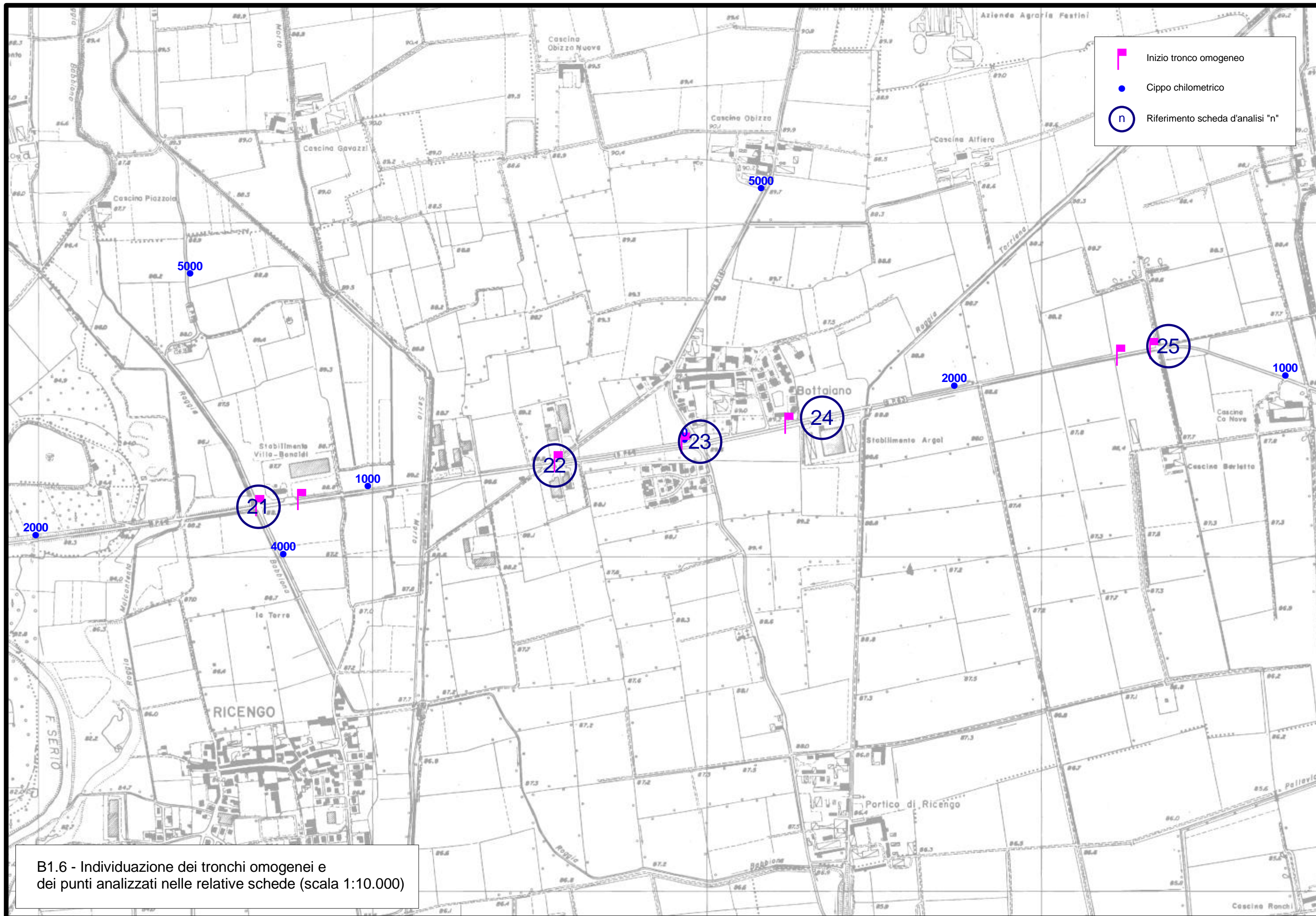


B1.4 - Individuazione dei tronchi omogenei e dei punti analizzati nelle relative schede (scala 1:10.000)



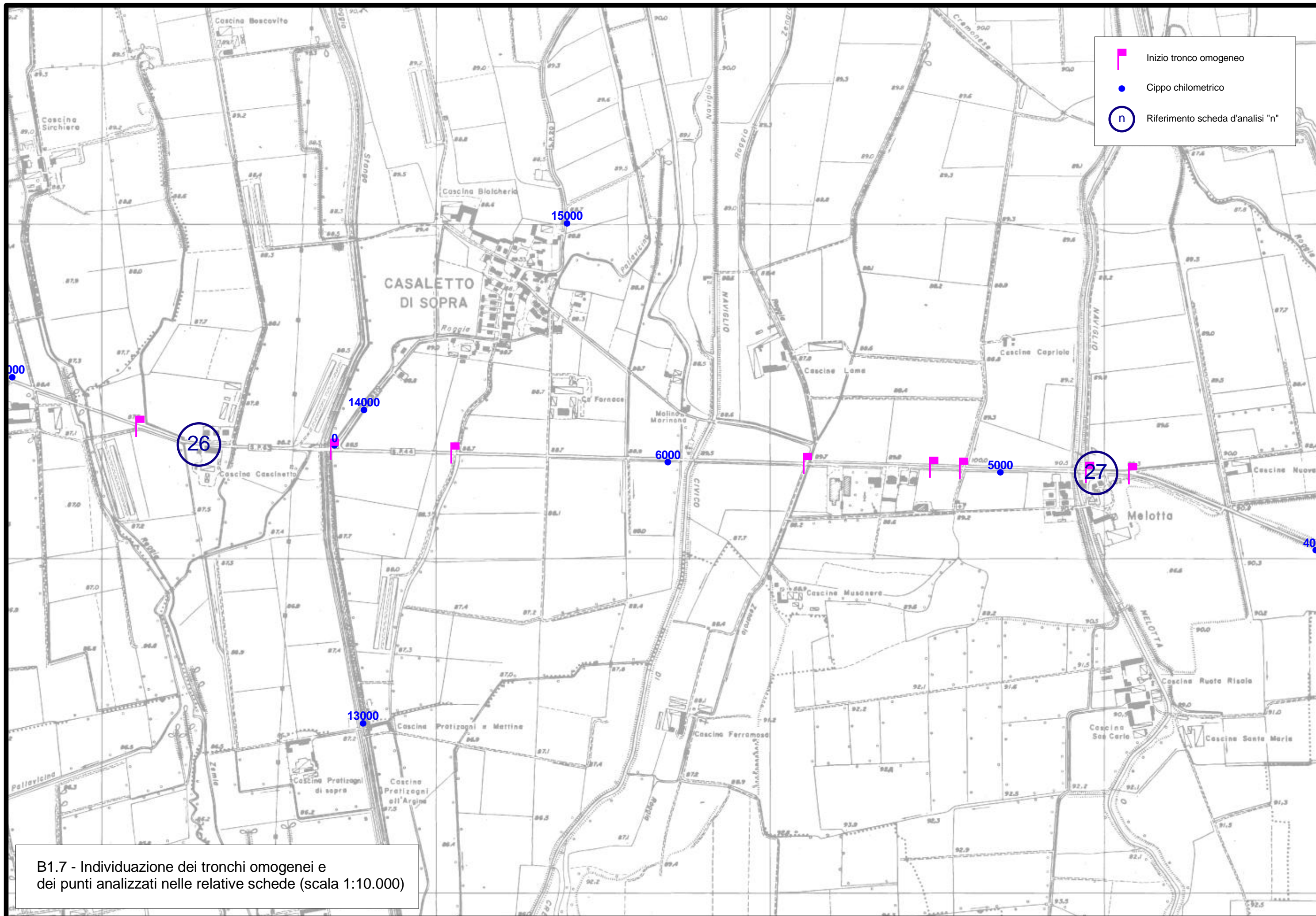






B1.6 - Individuazione dei tronchi omogenei e dei punti analizzati nelle relative schede (scala 1:10.000)





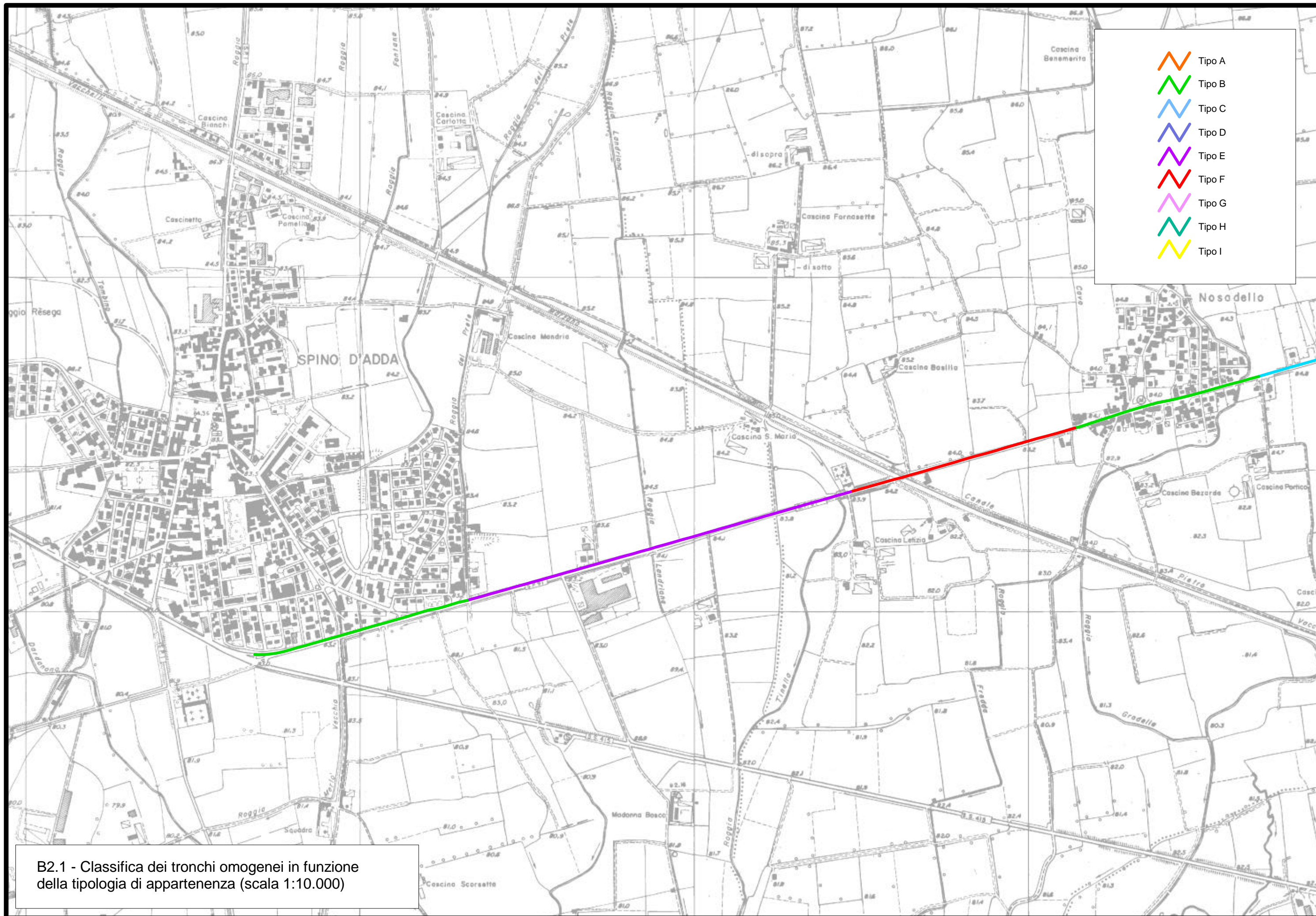
- | Inizio tronco omogeneo
- Cippo chilometrico
- n Riferimento scheda d'analisi "n"

B1.7 - Individuazione dei tronchi omogenei e dei punti analizzati nelle relative schede (scala 1:10.000)





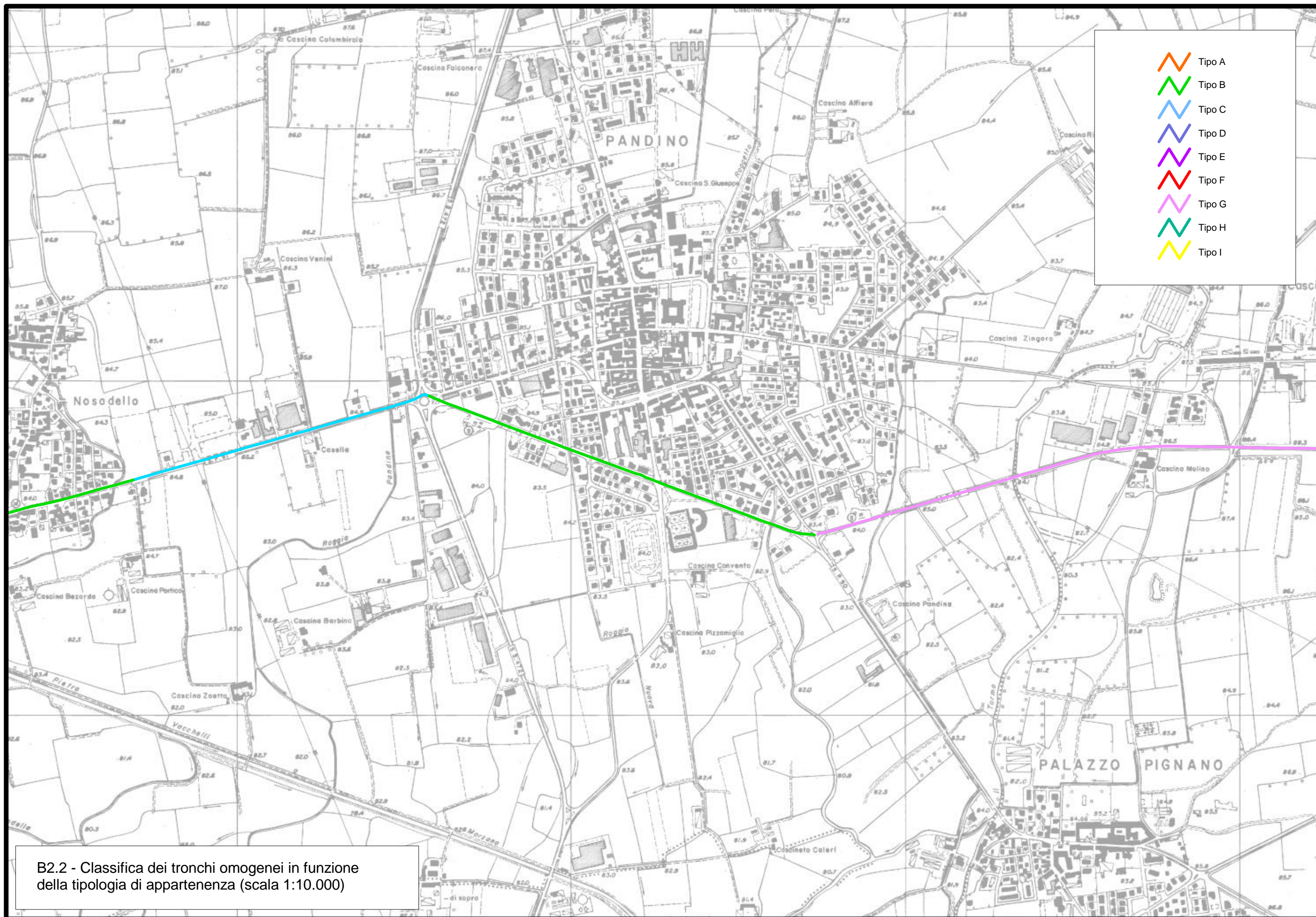













-  Tipo A
-  Tipo B
-  Tipo C
-  Tipo D
-  Tipo E
-  Tipo F
-  Tipo G
-  Tipo H
-  Tipo I

B2.1 - Classifica dei tronchi omogenei in funzione della tipologia di appartenenza (scala 1:10.000)

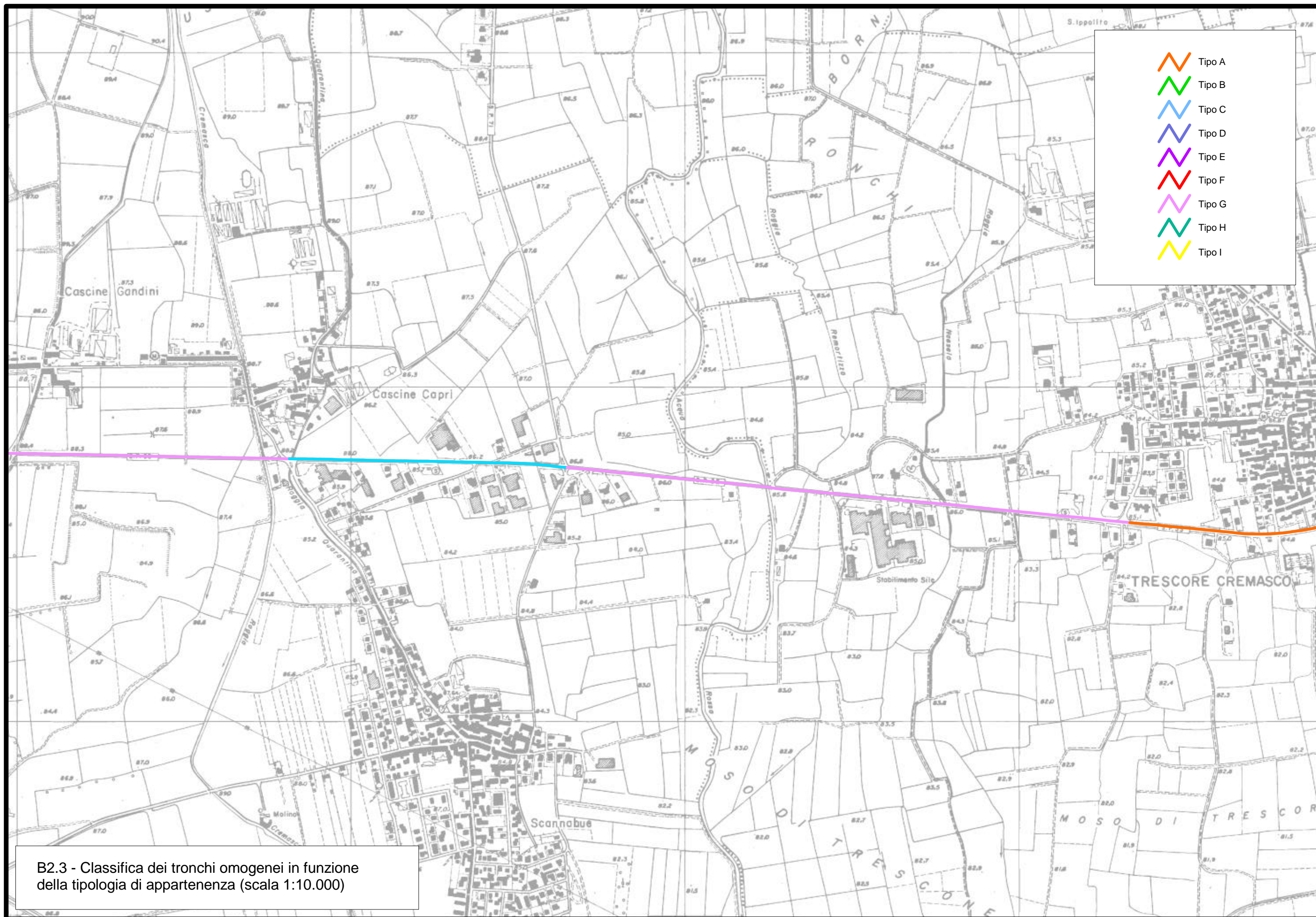




-  Tipo A
-  Tipo B
-  Tipo C
-  Tipo D
-  Tipo E
-  Tipo F
-  Tipo G
-  Tipo H
-  Tipo I

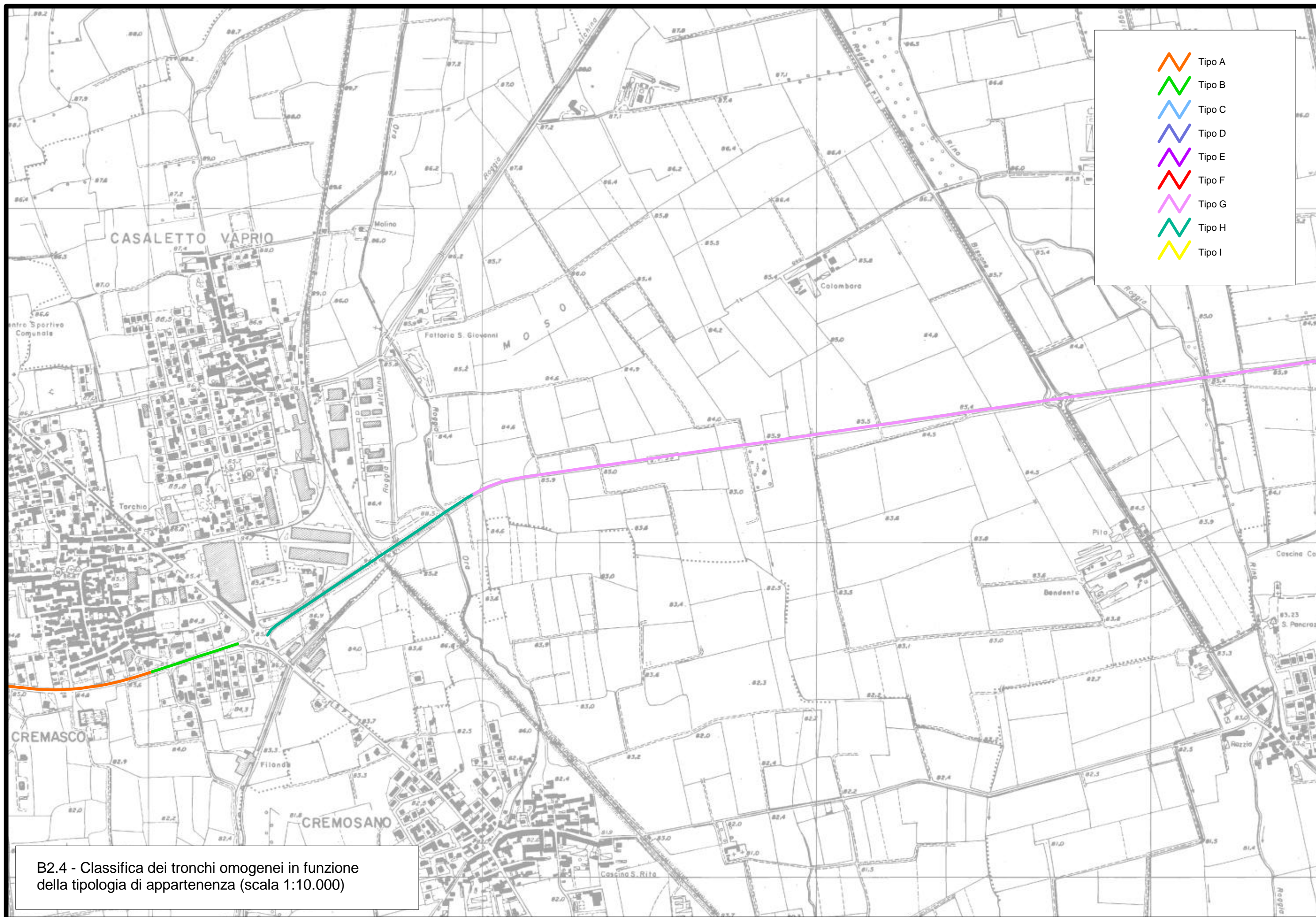
B2.2 - Classifica dei tronchi omogenei in funzione della tipologia di appartenenza (scala 1:10.000)





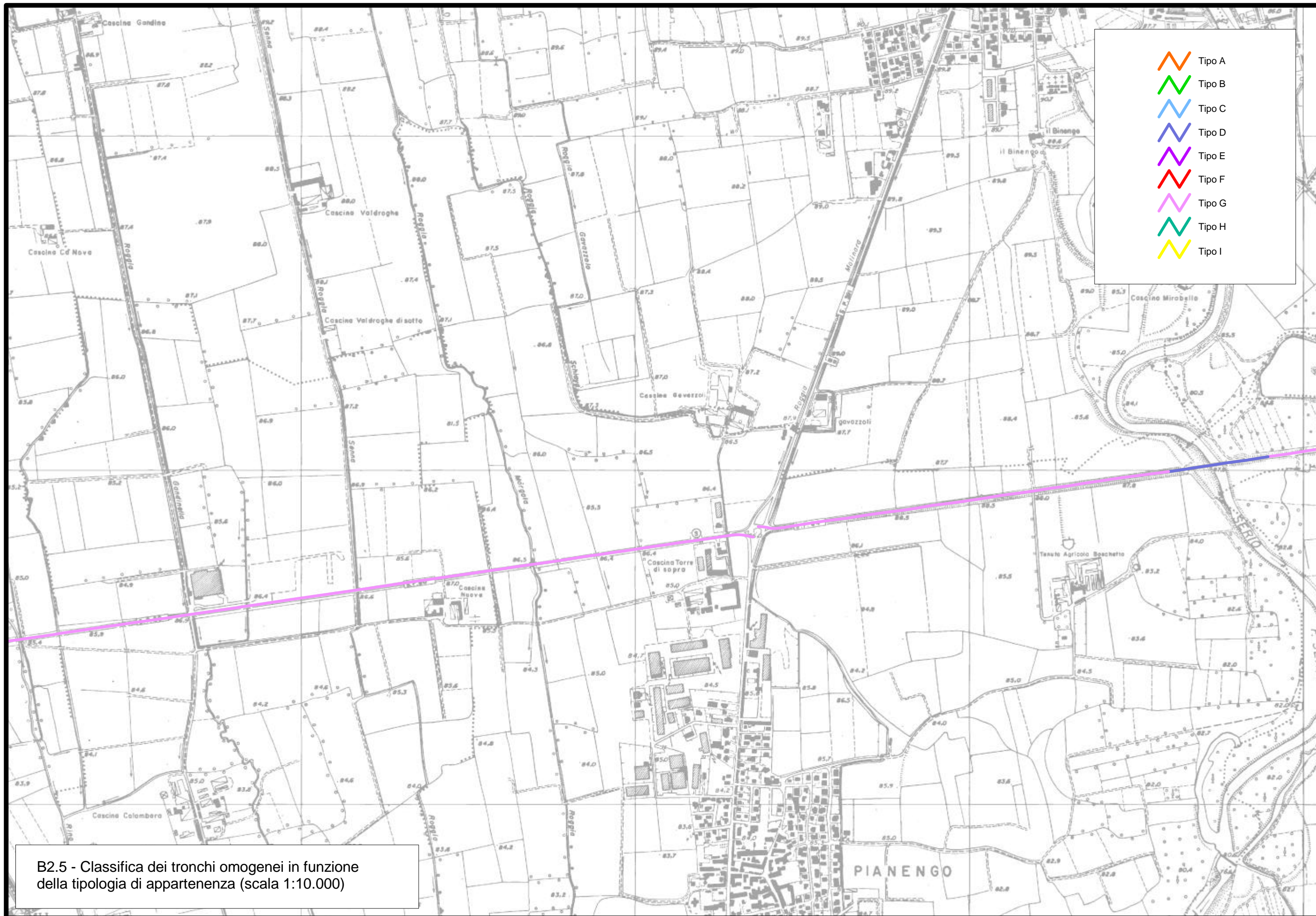
B2.3 - Classifica dei tronchi omogenei in funzione della tipologia di appartenenza (scala 1:10.000)





B2.4 - Classifica dei tronchi omogenei in funzione della tipologia di appartenenza (scala 1:10.000)

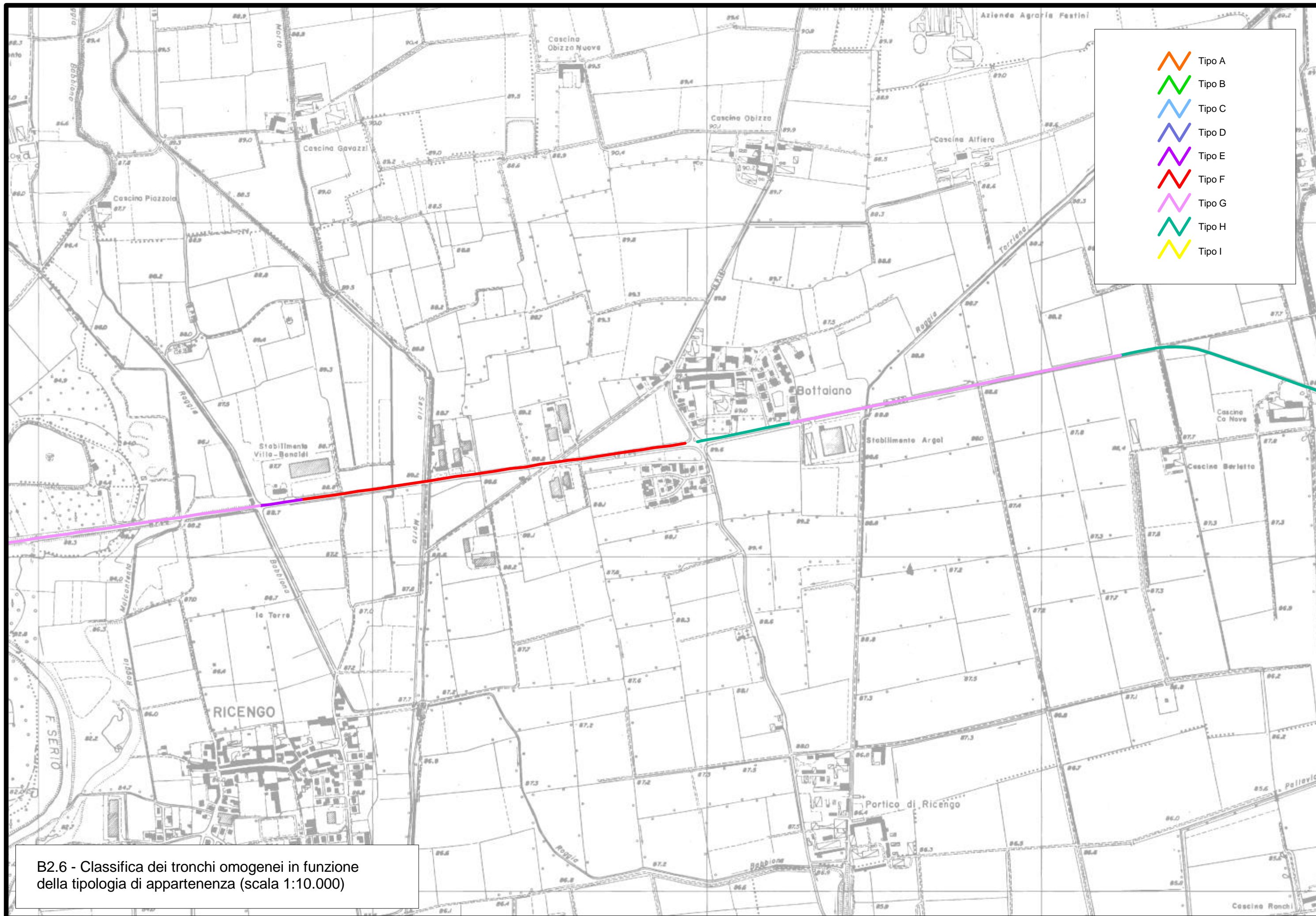




- ↗↘ Tipo A
- ↗↘ Tipo B
- ↗↘ Tipo C
- ↗↘ Tipo D
- ↗↘ Tipo E
- ↗↘ Tipo F
- ↗↘ Tipo G
- ↗↘ Tipo H
- ↗↘ Tipo I

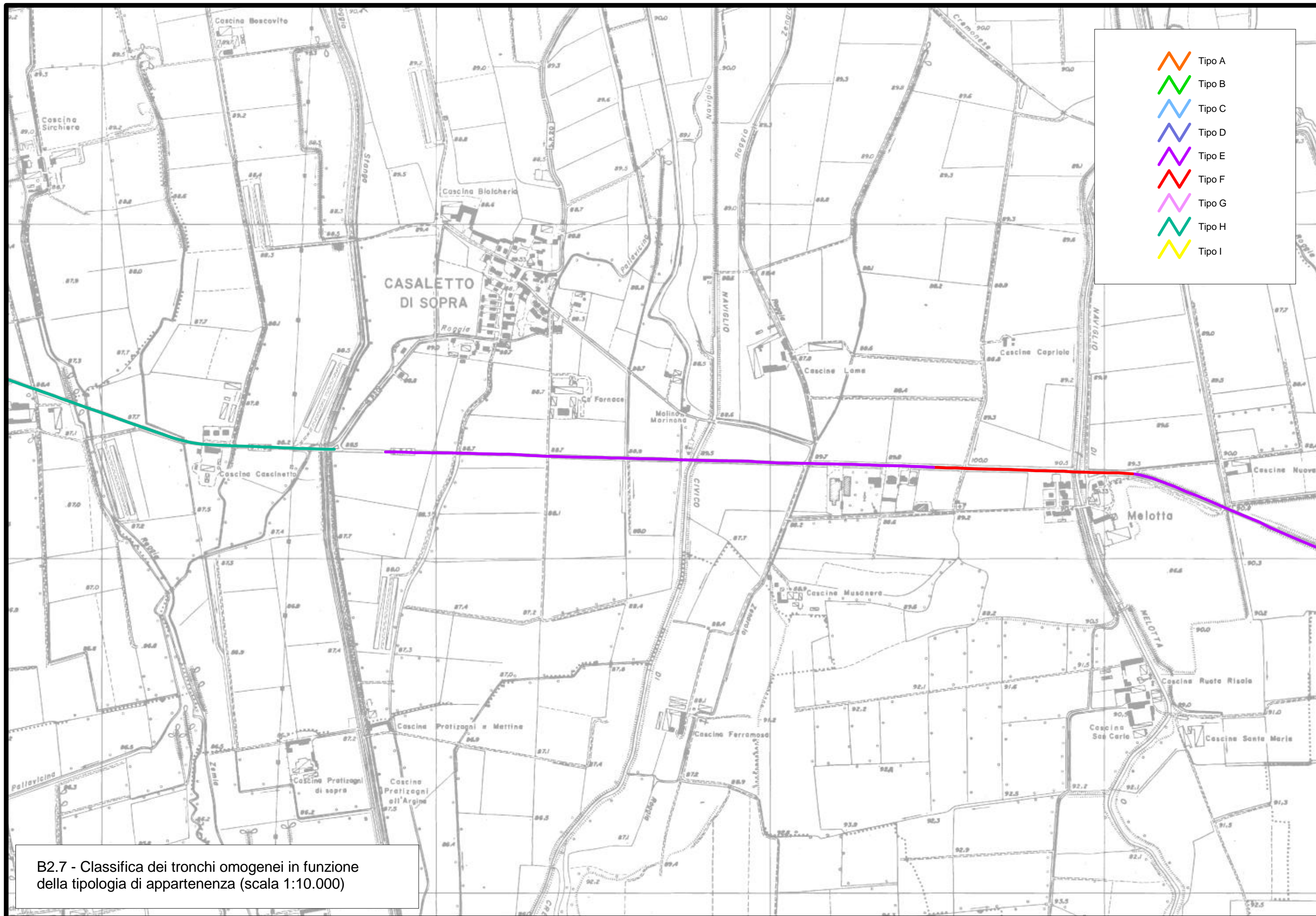
B2.5 - Classifica dei tronchi omogenei in funzione della tipologia di appartenenza (scala 1:10.000)





B2.6 - Classifica dei tronchi omogenei in funzione della tipologia di appartenenza (scala 1:10.000)





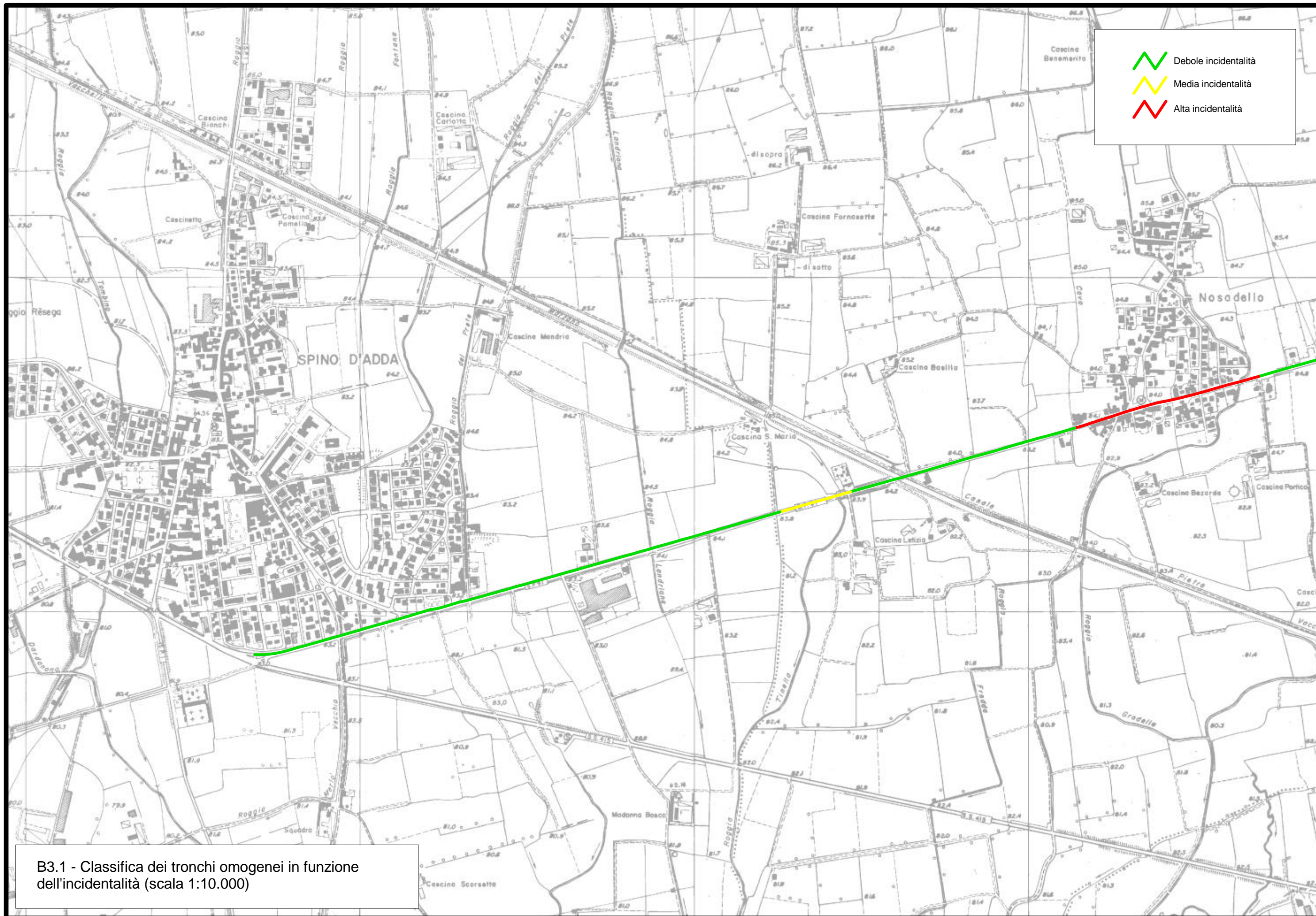
-  Tipo A
-  Tipo B
-  Tipo C
-  Tipo D
-  Tipo E
-  Tipo F
-  Tipo G
-  Tipo H
-  Tipo I

B2.7 - Classifica dei tronchi omogenei in funzione della tipologia di appartenenza (scala 1:10.000)



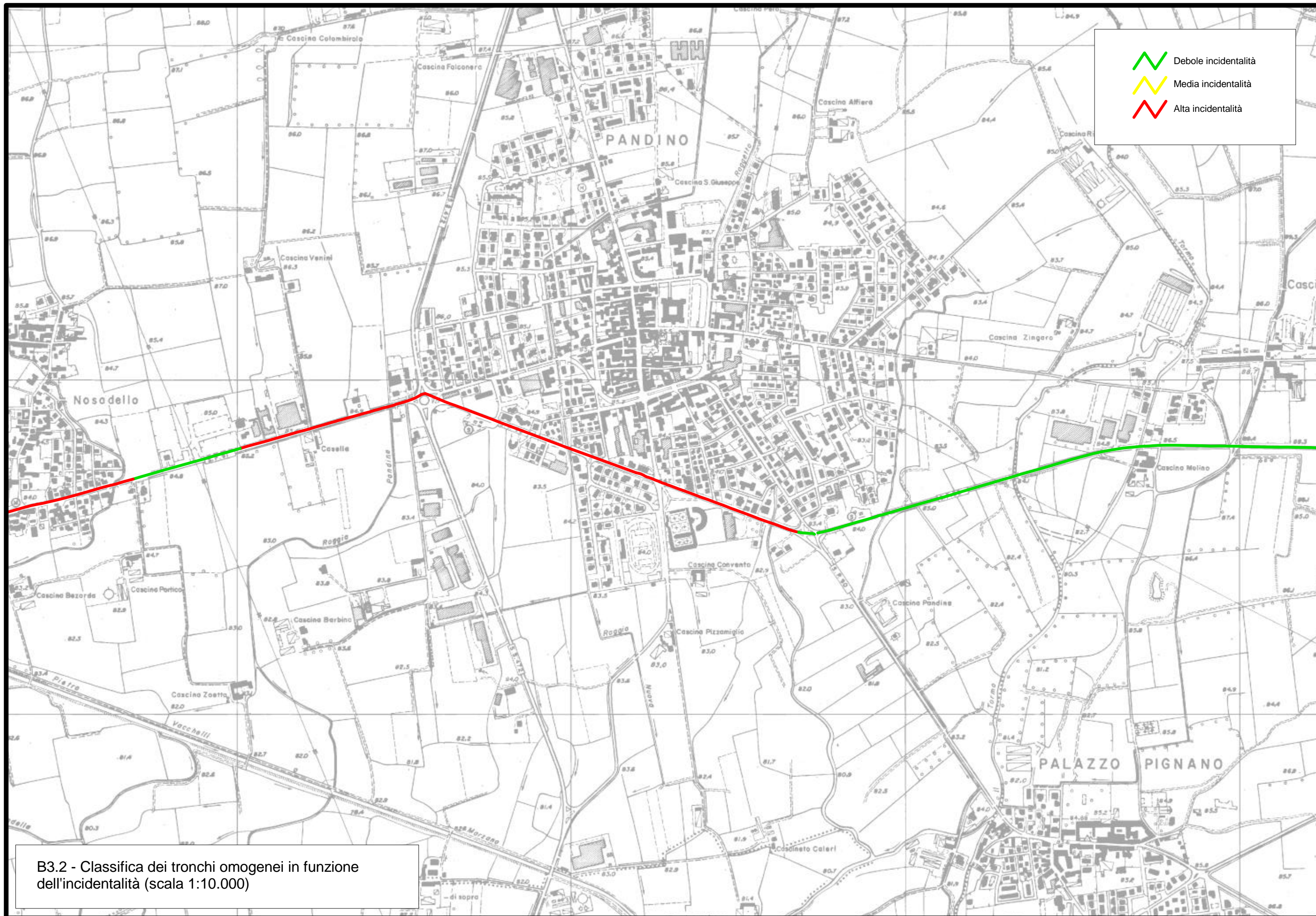




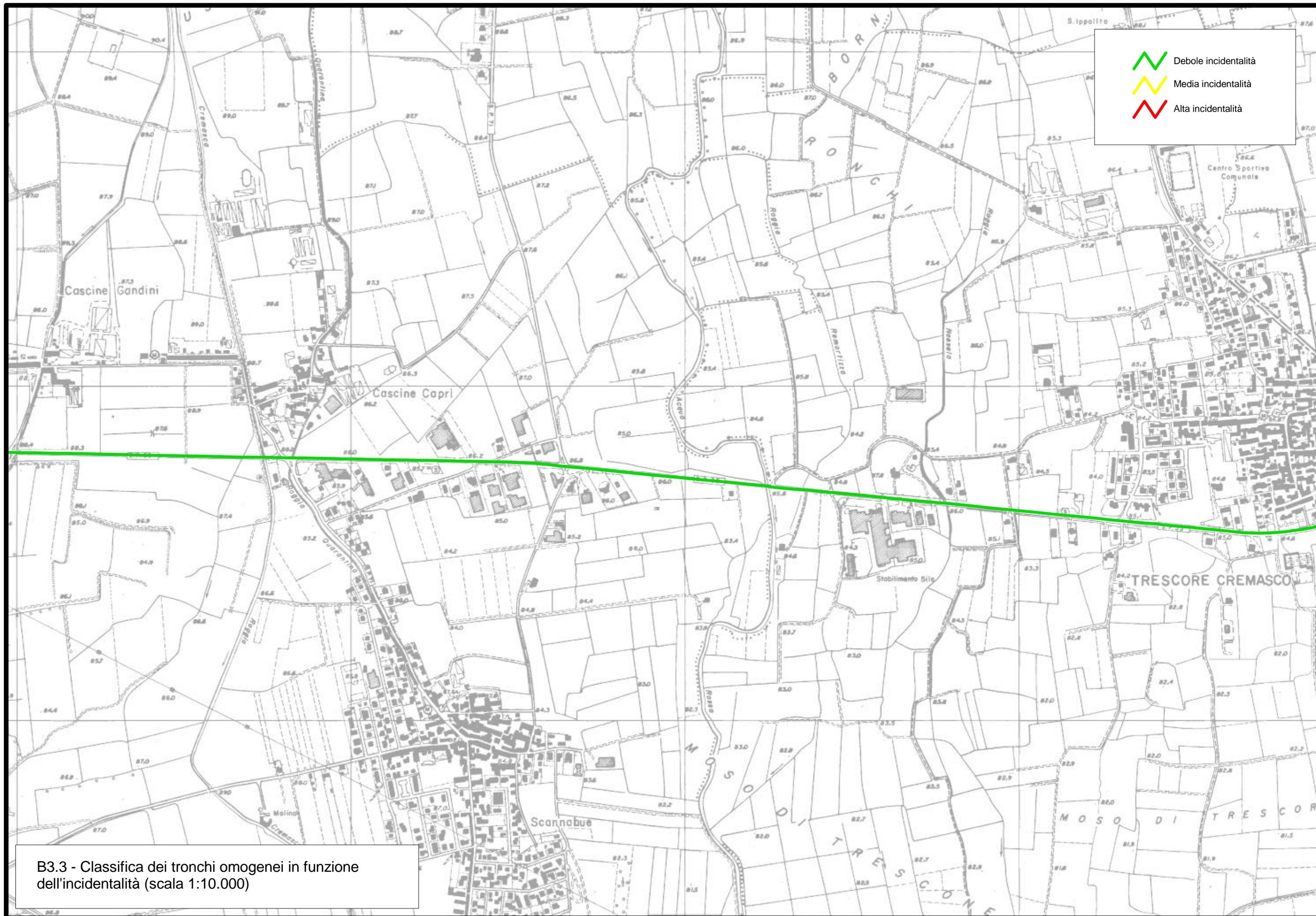


B3.1 - Classifica dei tronchi omogenei in funzione dell'incidentalità (scala 1:10.000)





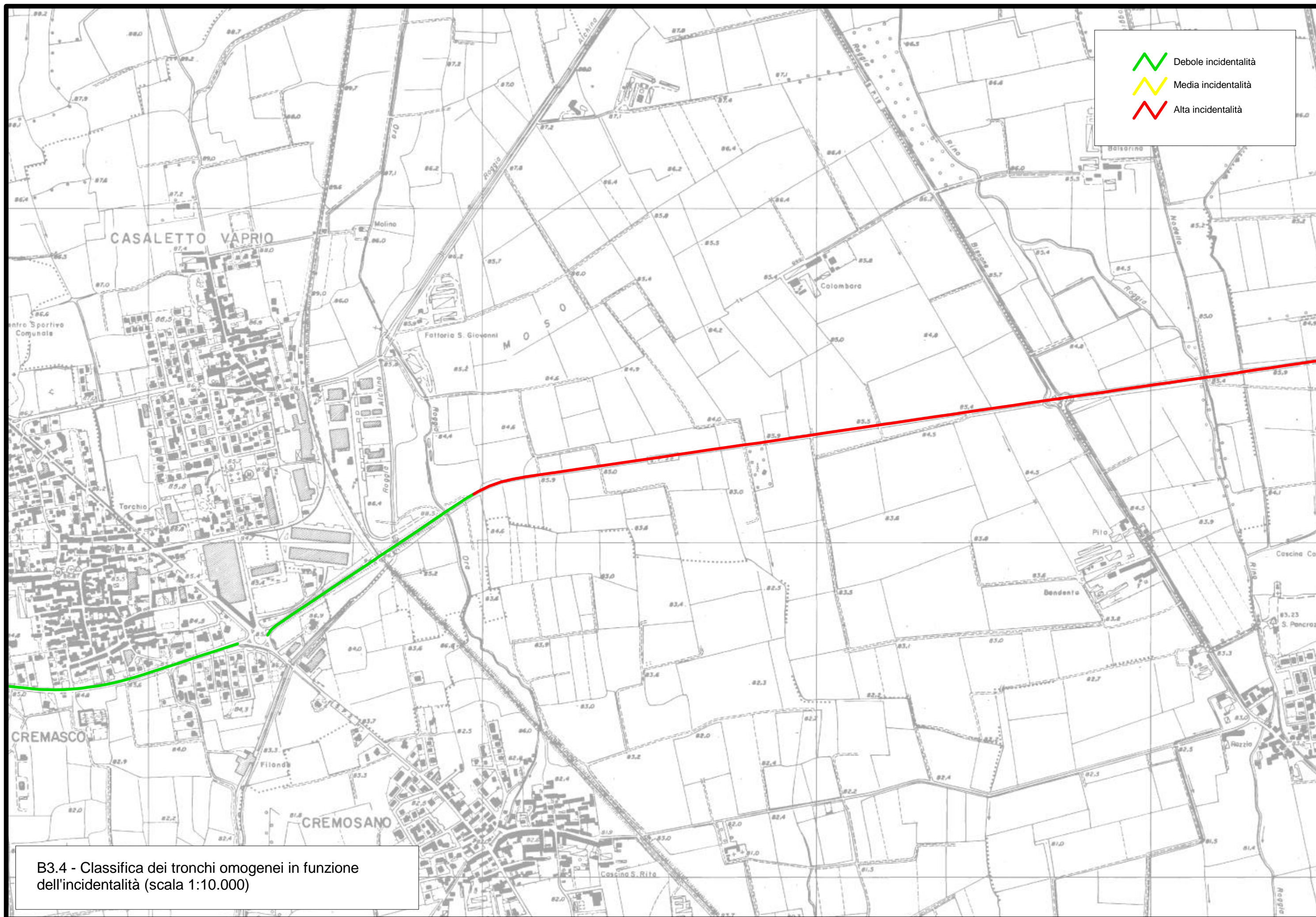




- Debole incidentalità
- Media incidentalità
- Alta incidentalità

B3.3 - Classifica dei tronchi omogenei in funzione dell'incidentalità (scala 1:10.000)

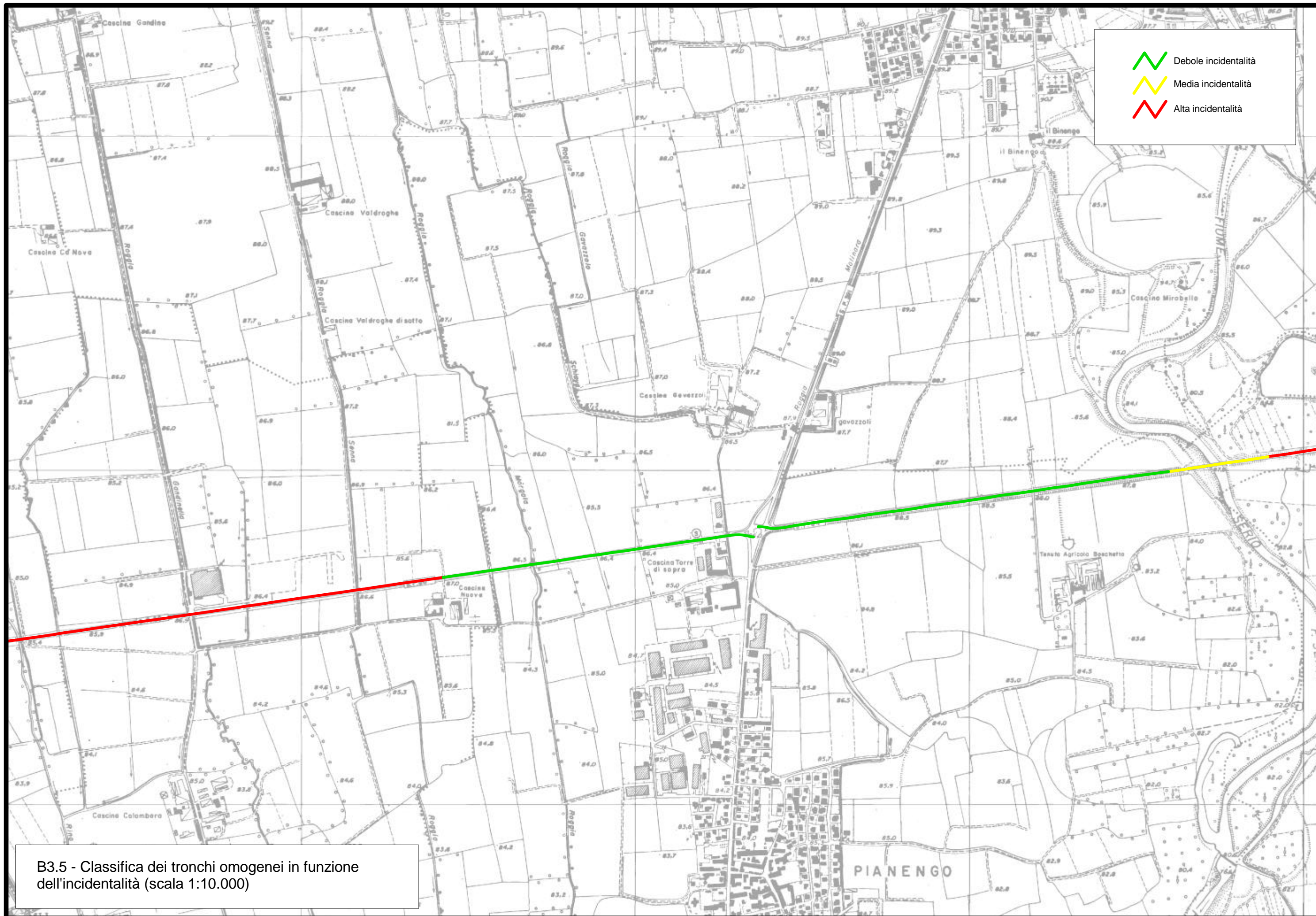




- Debole incidentalità
- Media incidentalità
- Alta incidentalità

B3.4 - Classifica dei tronchi omogenei in funzione dell'incidentalità (scala 1:10.000)



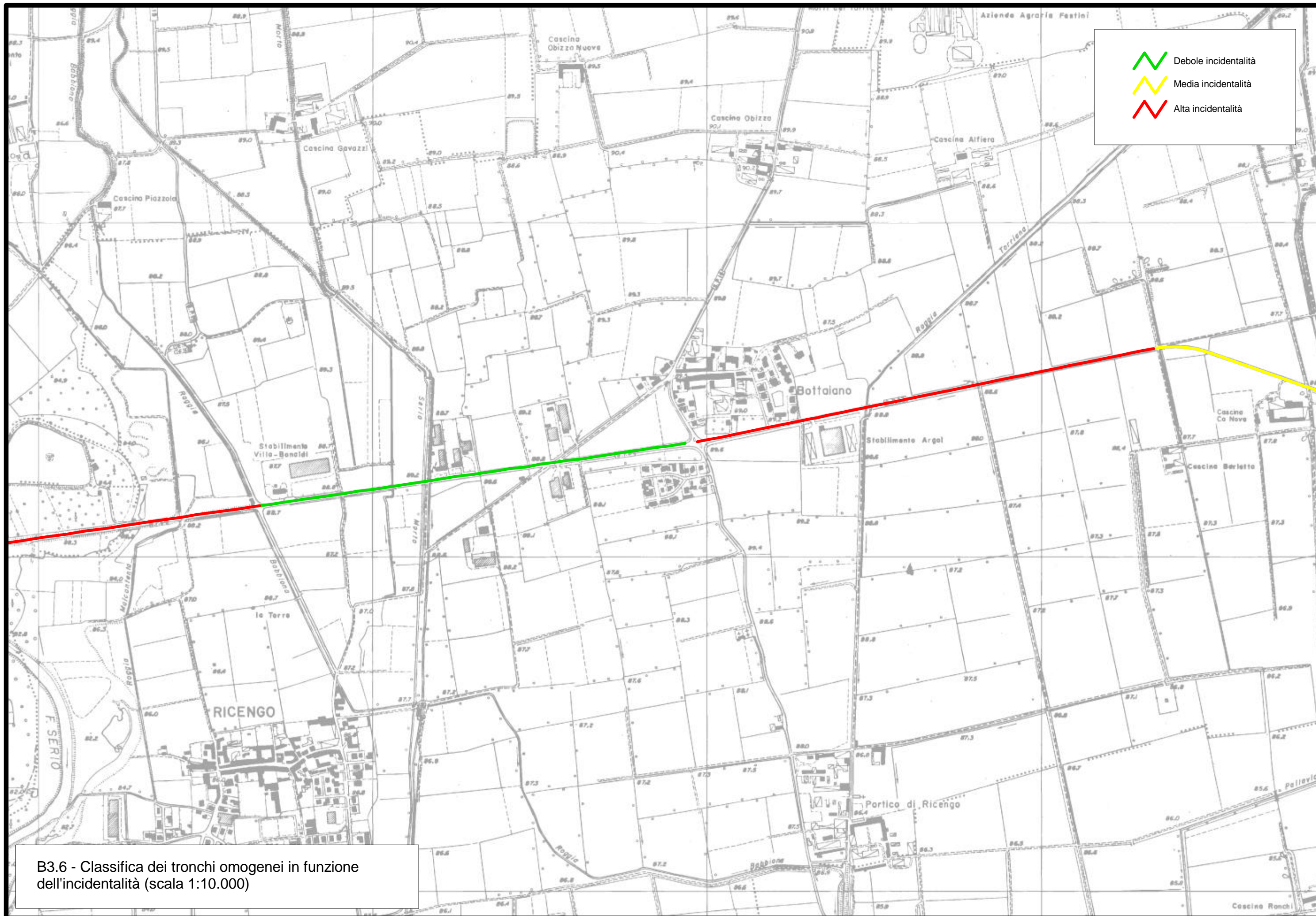


- Debole incidentalità
- Media incidentalità
- Alta incidentalità

B3.5 - Classifica dei tronchi omogenei in funzione dell'incidentalità (scala 1:10.000)

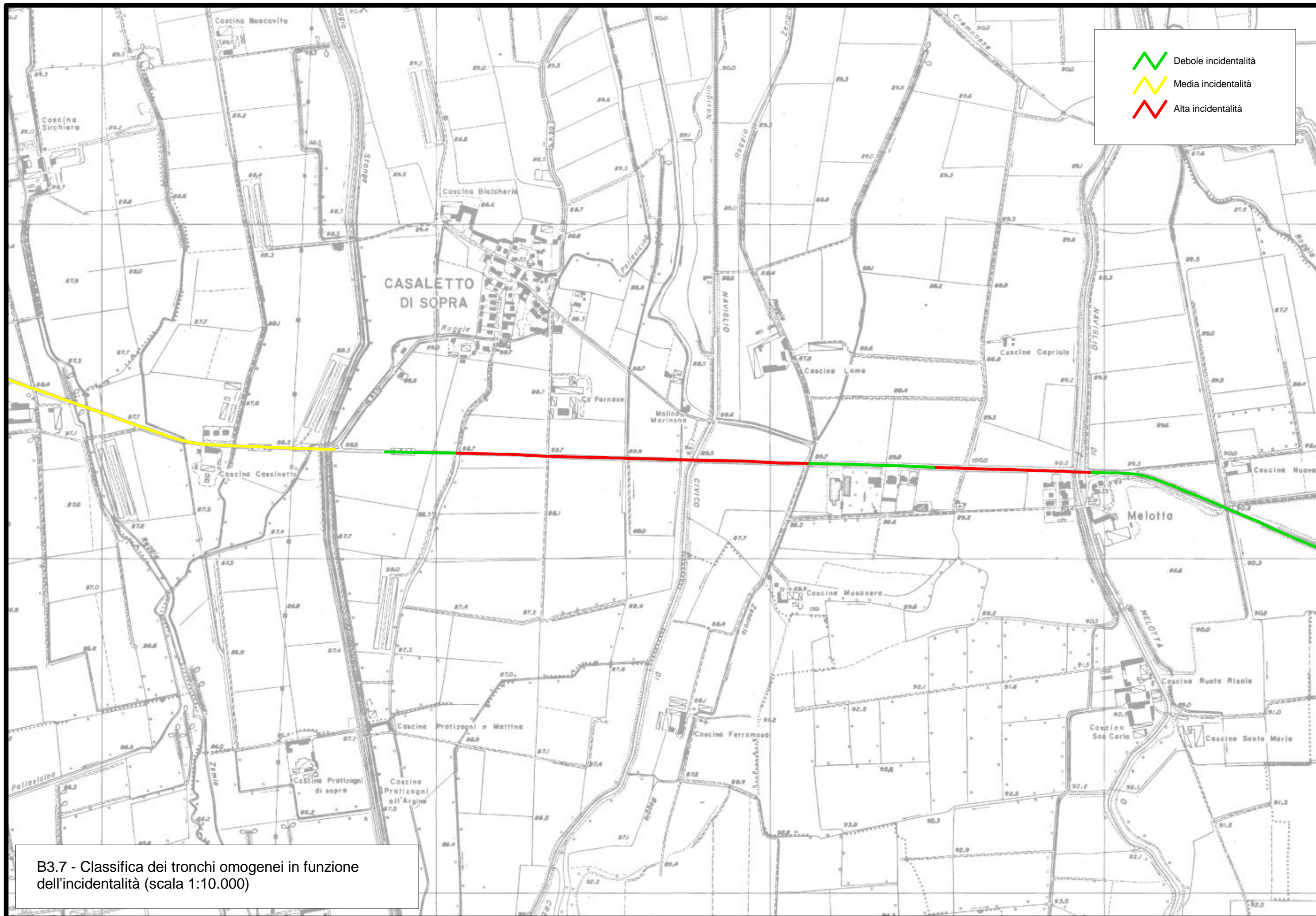
PIANENGO





B3.6 - Classifica dei tronchi omogenei in funzione dell'incidentalità (scala 1:10.000)





- ↗ Debole incidentalità
- ↗ Media incidentalità
- ↗ Alta incidentalità

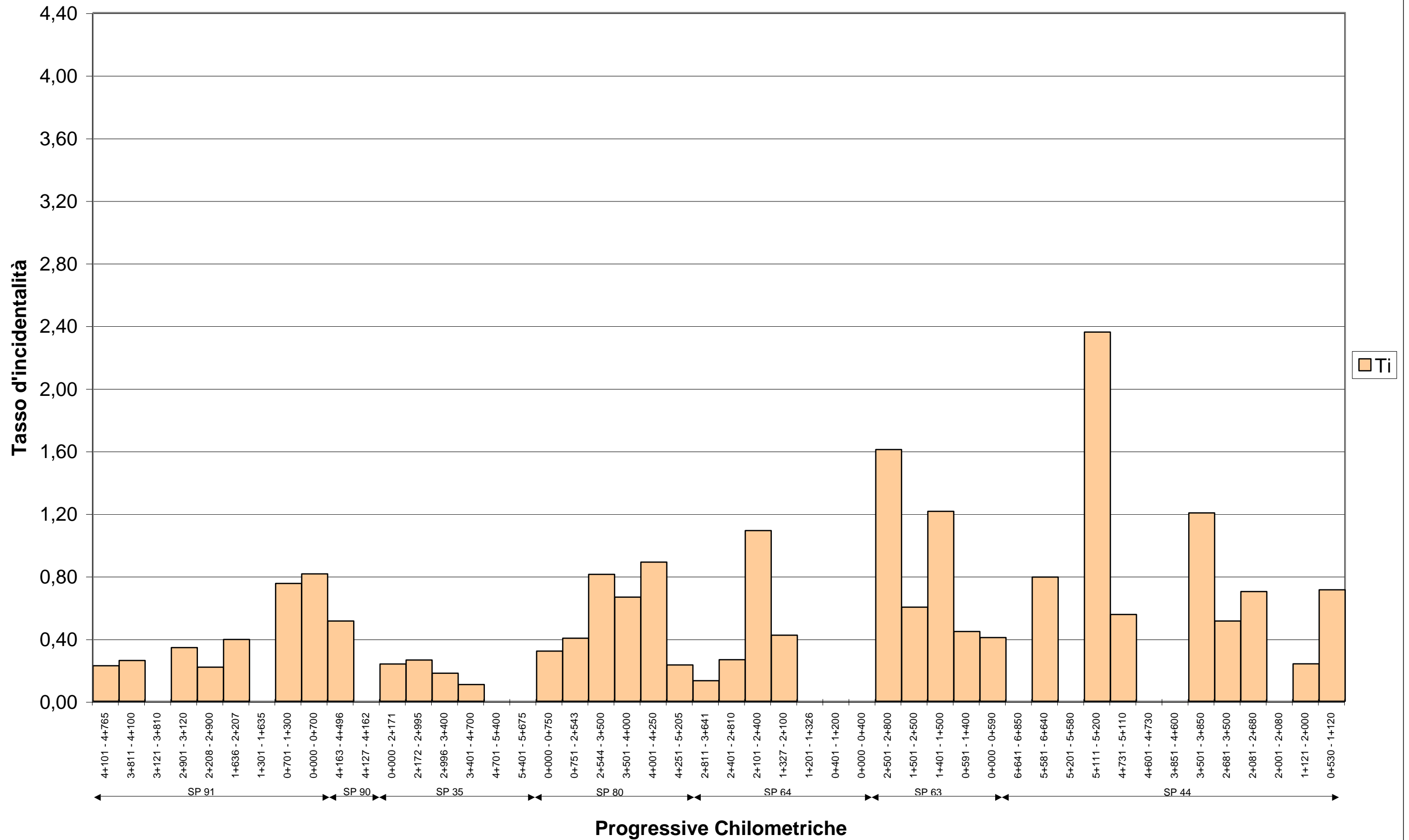
B3.7 - Classifica dei tronchi omogenei in funzione dell'incidentalità (scala 1:10.000)







### B4 - Tasso d'incidentalità lungo l'itinerario





## SCHEDA N.1: Intersezione SP 91 – SPEXSS415

LOCALIZZAZIONE: SP 91 (km 4+786)

TIPOLOGIA DI TRONCO: B

SITUAZIONE ATTUALE: La SP 91 s'interseca con la SP ex SS 415 " Paullese ". L'immissione su questa strada avviene tramite una corsia di accelerazione di breve lunghezza che potrebbe cagionare incidenti per scontro laterale.



INTERVENTI PROPOSTI: Verificare la possibilità di allungamento della corsia di accelerazione in modo da favorire l'immissione in sicurezza sulla strada Paullese, migliorando la visibilità.





## SCHEDA N.2: Parcheggi impropri

LOCALIZZAZIONE: SP91 (km 4 + 100 – km 4 + 700)

TIPOLOGIA DI TRONCO: B

SITUAZIONE ATTUALE: La banchina in vicinanza delle abitazioni e è spesso utilizzata come parcheggio, nonostante la presenza di linea continua di bordo.



INTERVENTI PROPOSTI: Riqualfica della banchina adibendola a pista ciclopedonale.





### **SCHEDA N.3: Attraversamento centro abitato**

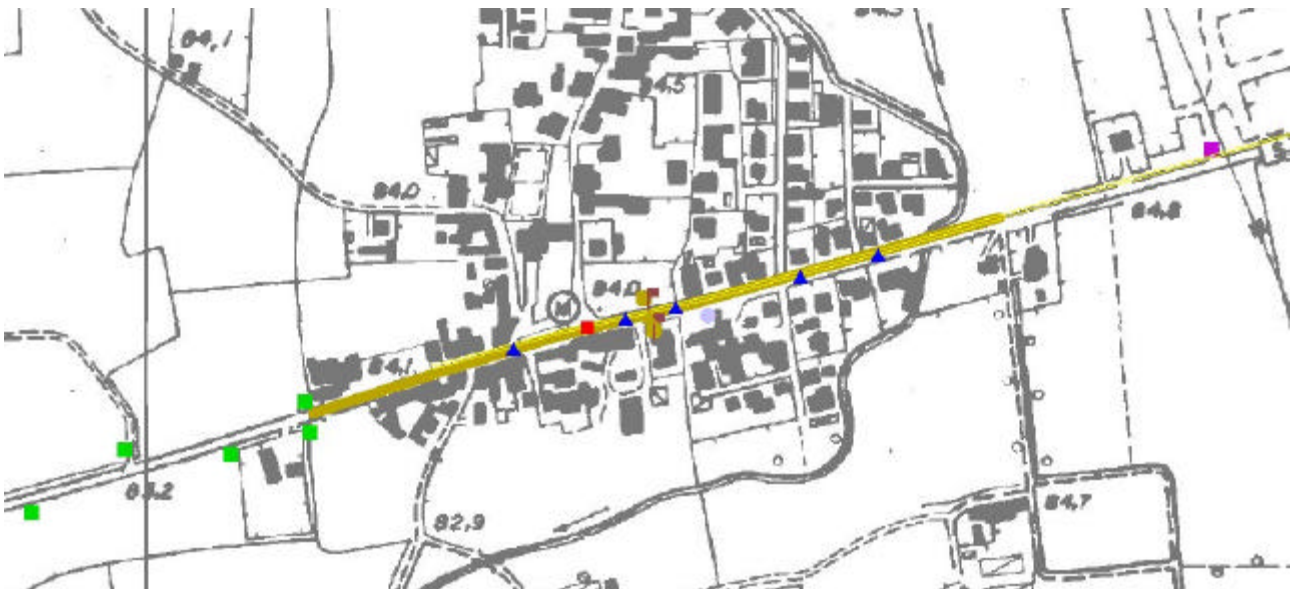
LOCALIZZAZIONE: SP91 (km 1 + 635 – km 2 + 207)

TIPOLOGIA DI TRONCO: B

SITUAZIONE ATTUALE: La strada provinciale 91 attraversa il centro abitato di Nosadello, frazione di Pandino, mantenendo un tracciato rettilineo che consente di mantenere velocità sostenute.



INTERVENTI PROPOSTI: Sperimentare l'introduzione di dispositivi di traffic-calming con lo scopo di evidenziare maggiormente la perimetrazione del centro abitato e per moderare la velocità del traffico in attraversamento.





#### **SCHEDA N.4: Formazione di ghiaccio sulla pavimentazione stradale**

LOCALIZZAZIONE: SP91 (2 km + 750)

TIPOLOGIA DI TRONCO: F

SITUAZIONE ATTUALE: In corrispondenza del canale che sotto passa la strada si riscontra la possibile formazione di ghiaccio nei mesi invernali.



INTERVENTI PROPOSTI: Monitoraggio del punto critico ed adeguata programmazione di interventi preventivi di spargimento sale.





## SCHEDA N.5: Accessi laterali

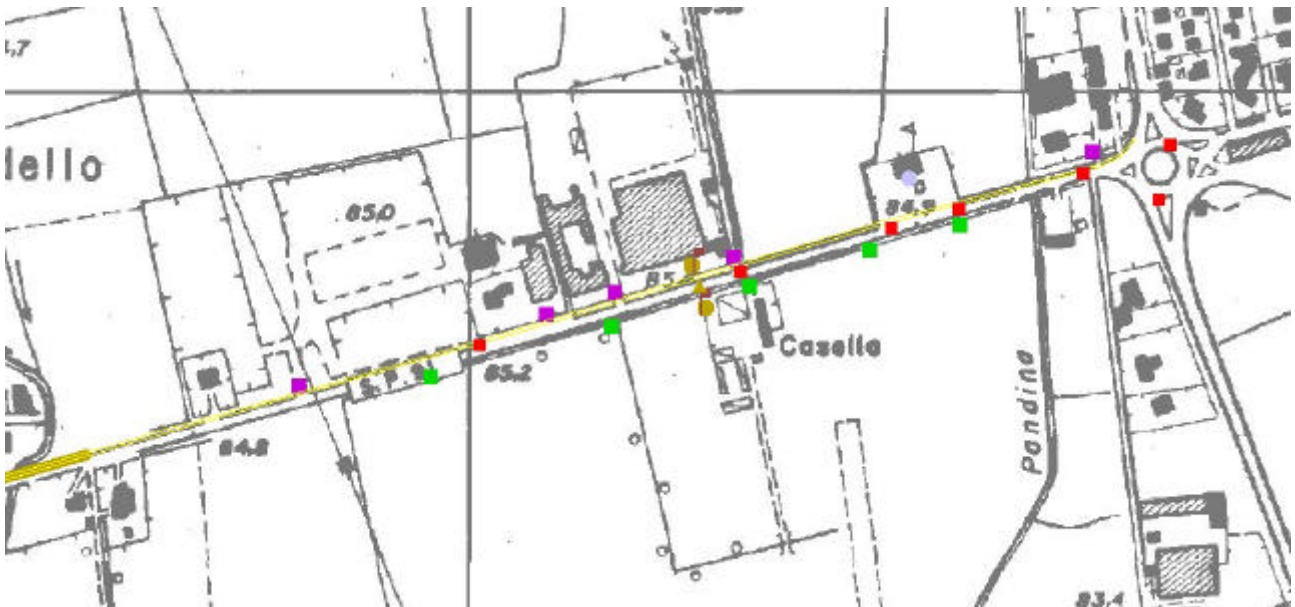
LOCALIZZAZIONE: SP91 (km 1 + 150)

TIPOLOGIA DI TRONCO: C

SITUAZIONE ATTUALE: In questo tratto di strada, prima del centro abitato di Nosadello, si riscontrano diversi accessi laterali diretti verso gli stabilimenti artigianali .



INTERVENTI PROPOSTI: Verifica della fattibilità di realizzazione di un'unica immissione tramite strada di servizio laterale.





## SCHEDA N.6: Rotatoria di Pandino

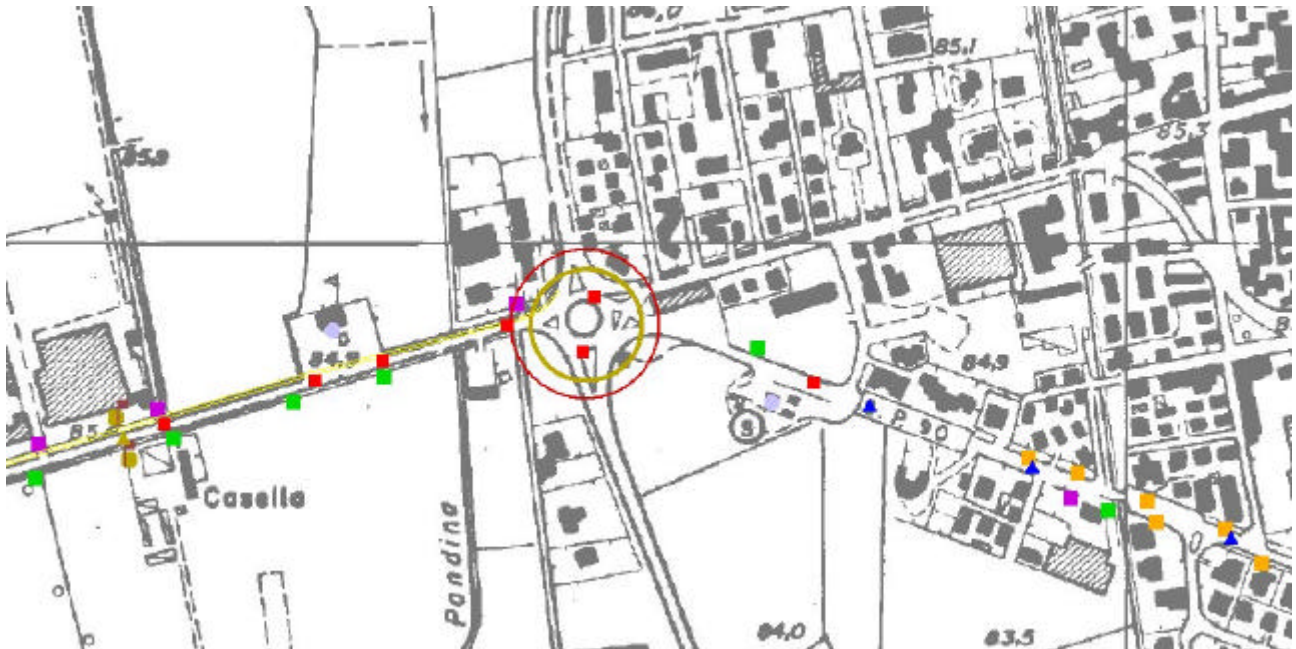
LOCALIZZAZIONE: SP91 (km 0 + 700)

TIPOLOGIA DI TRONCO: B

SITUAZIONE ATTUALE: Rotatoria con cinque accessi (SP 91, strade comunali per Pandino e SP ex SS 472). Nella rotatoria affluiscono anche flussi veicolari e ciclopedonali relativi all'area urbana.



INTERVENTI PROPOSTI: Verificare la geometria della rotatoria.





## SCHEDA N.7: Parcheggi impropri

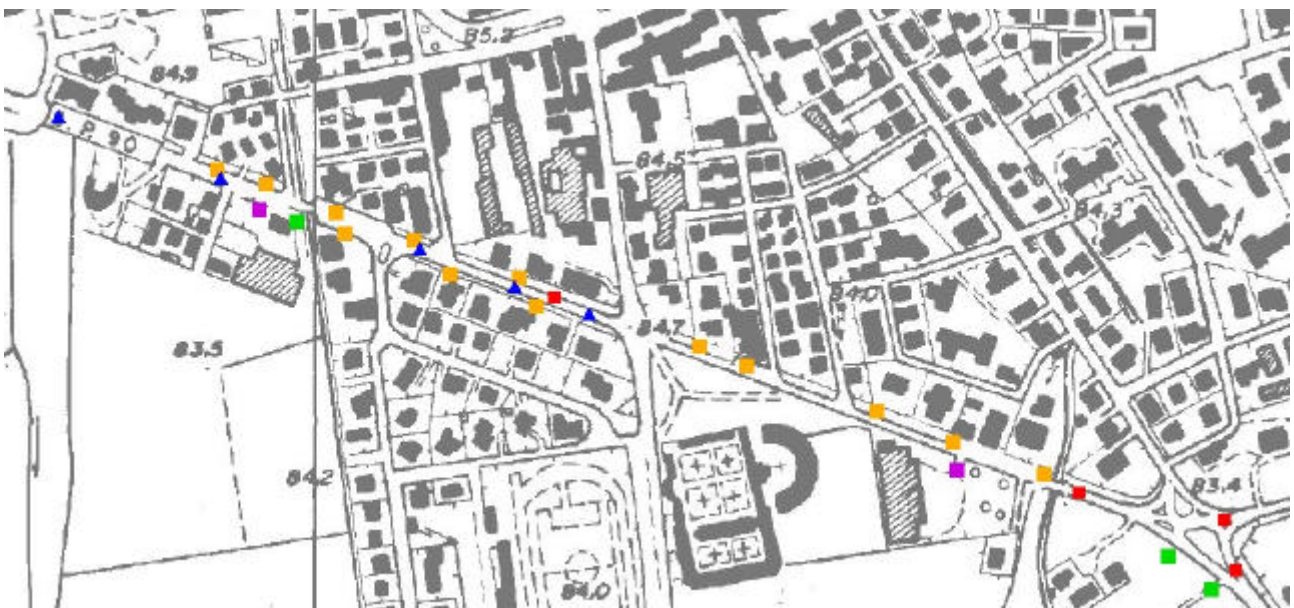
LOCALIZZAZIONE: SP91 (km 0 + 000 – km 0 + 650) – SP90 (km 4 + 127 – km 4 + 496)

TIPOLOGIA DI TRONCO: B

SITUAZIONE ATTUALE: Nel centro abitato di Pandino è posta una larga banchina a lato della strada dove si riscontra la presenza di parcheggi impropri, nonostante la presenza di linea continua di bordo.



INTERVENTI PROPOSTI: Regolamentazione della zona di sosta e possibile riqualifica della banchina per la mobilità del pedone o del velocipede.





## SCHEDA N.8: Intersezione SP90 – SP35

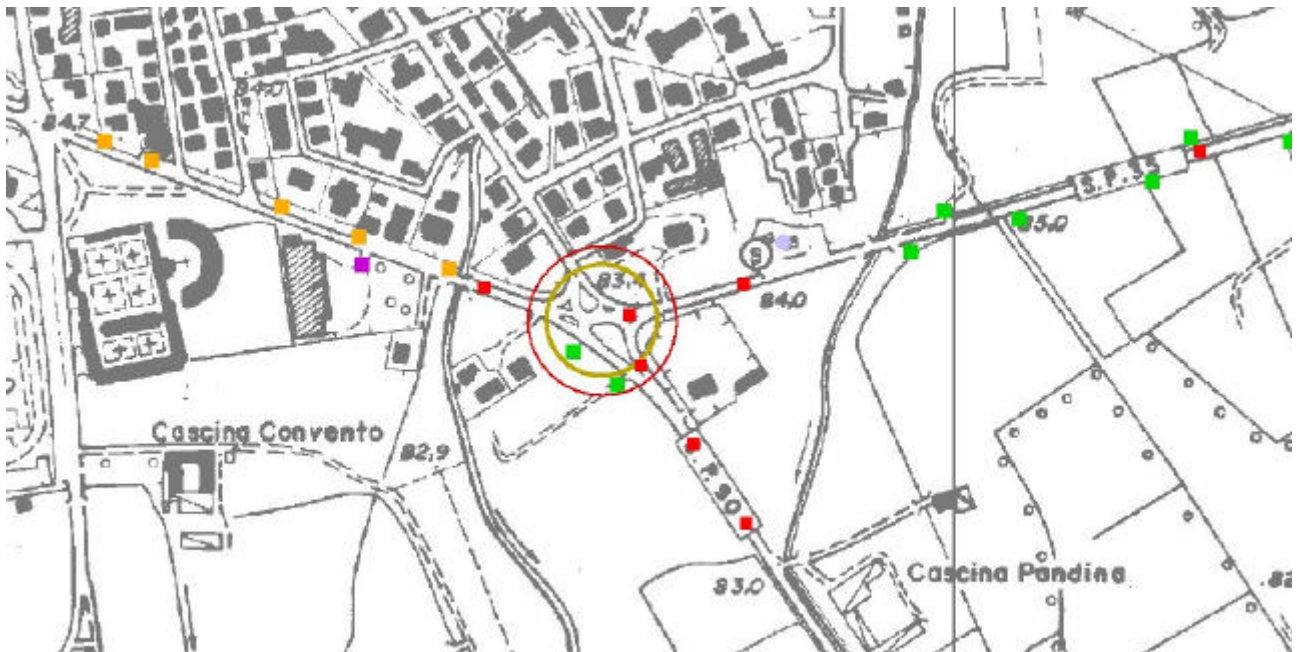
LOCALIZZAZIONE: SP91 (km 4 + 127)

TIPOLOGIA DI TRONCO: B

SITUAZIONE ATTUALE: La SP 90, che prosegue nel comune di Palazzo Pignano in direzione Crema, s'interseca, a raso, con la SP 35.



INTERVENTI PROPOSTI: Valutare la fattibilità di realizzazione di una rotatoria che consenta le manovre per l'accesso alle due strade provinciali con maggiore sicurezza, limitando inoltre la velocità dei veicoli in transito sulla direttrice "Melotta".





## **SCHEDA N.9: Curva con accessi privati**

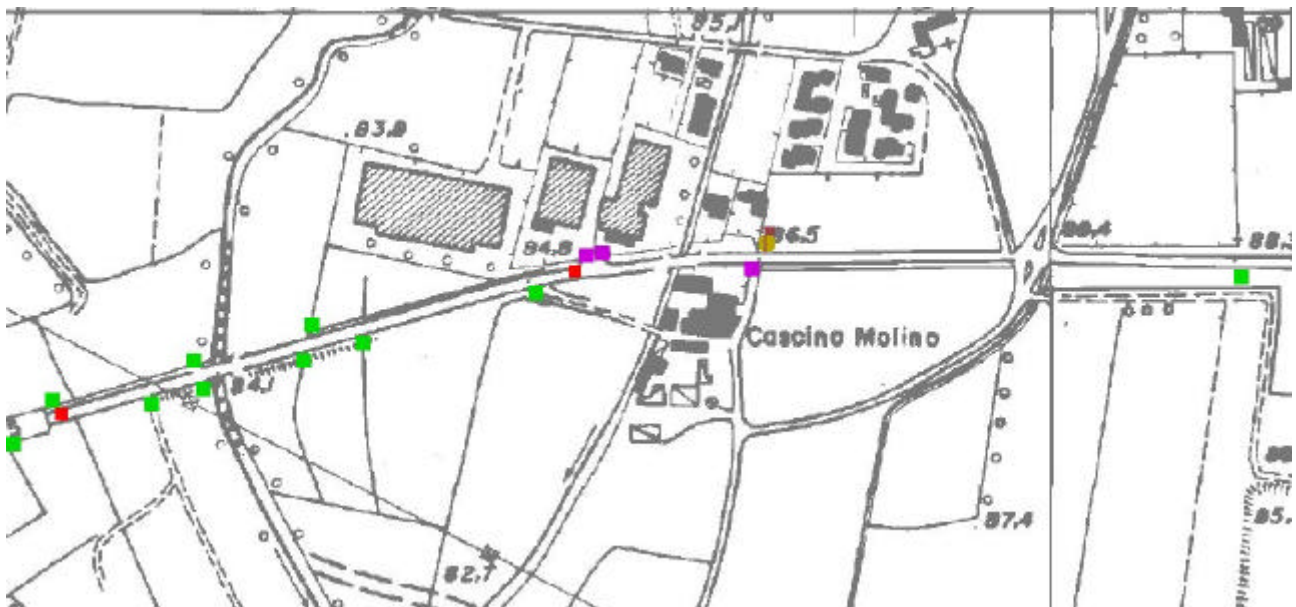
LOCALIZZAZIONE: SP 35 (km 0 + 950)

TIPOLOGIA DI TRONCO: G

SITUAZIONE ATTUALE: Semicurva non protetta da barriere di sicurezza, posta tra alcune case, con accessi industriali limitrofi: in caso di fuoriuscita non è presente una via di fuga per i veicoli.



INTERVENTI PROPOSTI: Programmare la protezione della curva con appositi guard-rail.





## SCHEDA N.10: Intersezione SP35 – SP71 – strada comunale per le Cascine Capri

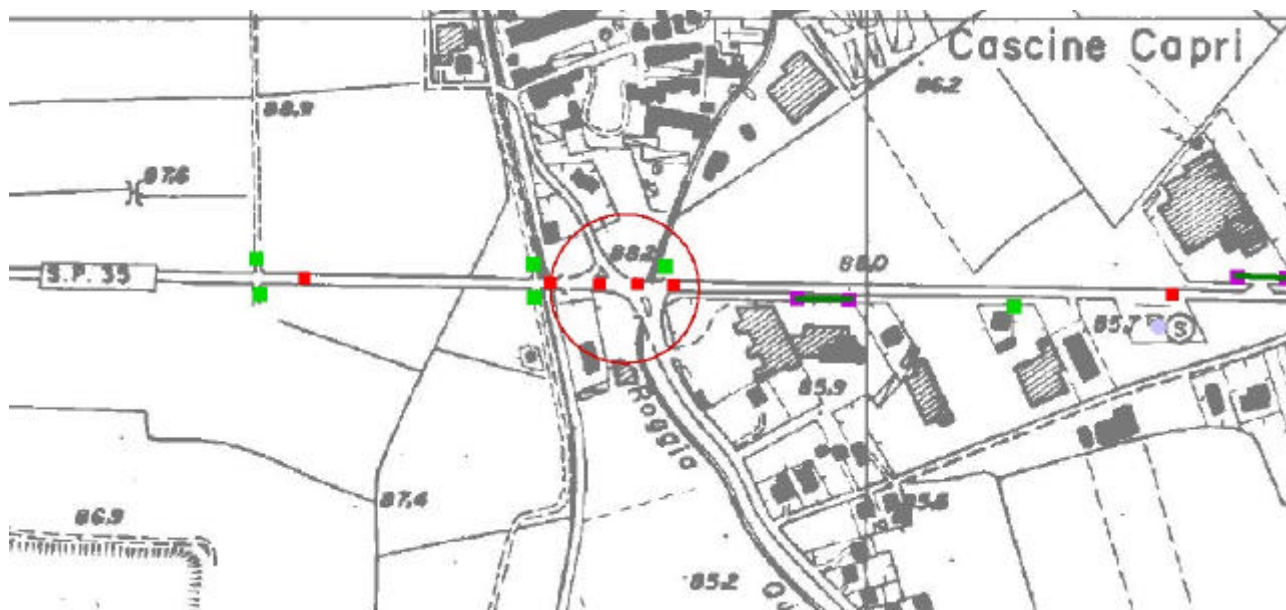
LOCALIZZAZIONE: SP 35 (km 2 + 180)

TIPOLOGIA DI TRONCO: G

SITUAZIONE ATTUALE: Intersezione a raso con la SP 71 che porta a Scannabue (in destra) e la strada comunale verso Cascine Capri (in sinistra). L'asse delle due strade intersecanti la 35 è disallineato. I veicoli che devono attraversare tendono ad utilizzare la corsia opposta al senso di marcia durante l'attraversamento. Inoltre si è riscontrata la presenza di un fosso, a lato dell'intersezione e la presenza di pali per l'illuminazione.



INTERVENTI PROPOSTI: Verificare la geometria dell'intersezione e programmare il posizionamento di un guard-rail protettivo in corrispondenza del fosso e dei pali dell'illuminazione.





## SCHEDA N.11: Accessi laterali

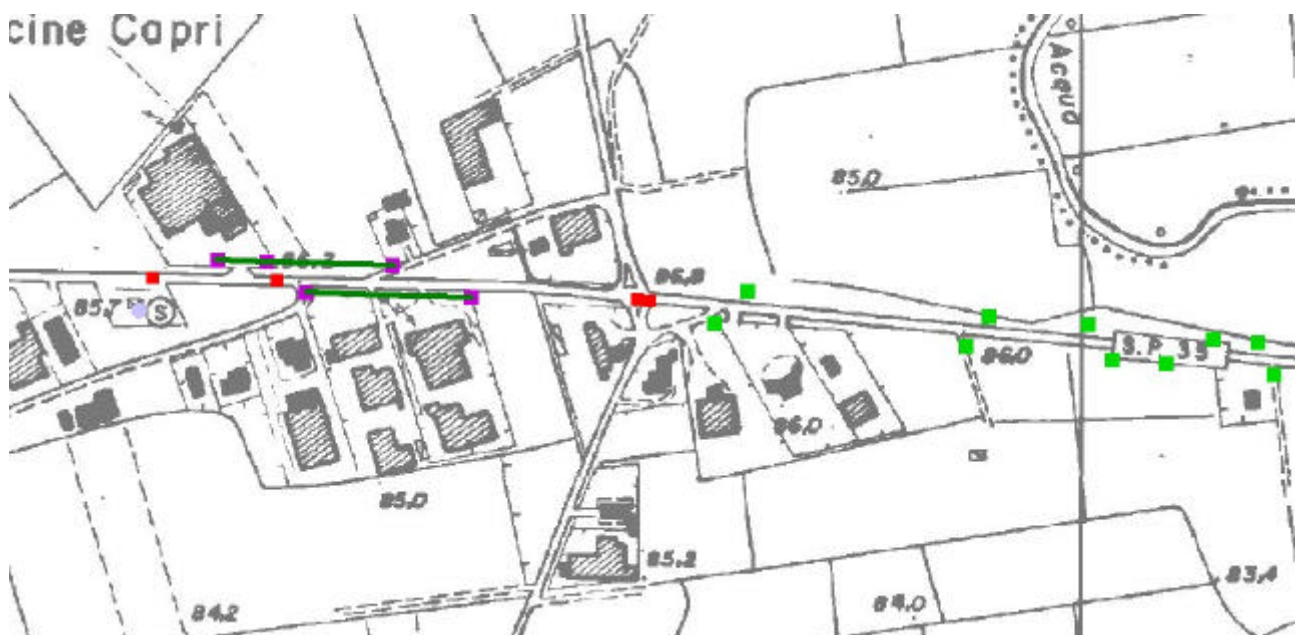
LOCALIZZAZIONE: SP 35 (km 2 + 650 – km 3 + 150)

TIPOLOGIA DI TRONCO: C - G

SITUAZIONE ATTUALE: In questo tratto vi sono una serie di accessi laterali a servizio dell'utenza privata e di quella artigianale. La strada è caratterizzata, inoltre, dalla banchina non asfaltata e dalla presenza di muretti di cinta.



INTERVENTI PROPOSTI: Verifica di fattibilità di realizzazione di una corsia di manovra per la svolta a sx ( se lo spazio lo consente), e di un'unica immissione tramite strada di servizio laterale per eliminare gli accessi laterali; programmare la protezione con appositi guard-rail degli ostacoli fissi presenti lungo il tratto di strada





## SCHEDA N.12: Zona artigianale

LOCALIZZAZIONE: SP 35 (km 3 + 850 – km 4 + 100)

TIPOLOGIA DI TRONCO: G

SITUAZIONE ATTUALE: Presenza di una grossa zona artigianale (a destra) dove si ravvisa la mancanza di corsie di svolta ed immissione in corrispondenza degli accessi.



INTERVENTI PROPOSTI: Verifica di fattibilità di realizzazione di tali corsie per favorire le necessarie manovre verso gli stabilimenti e per consentire al traffico il suo regolare deflusso.





### **SCHEDA N.13: Assenza di attraversamento pedonale a Trescore Cremasco**

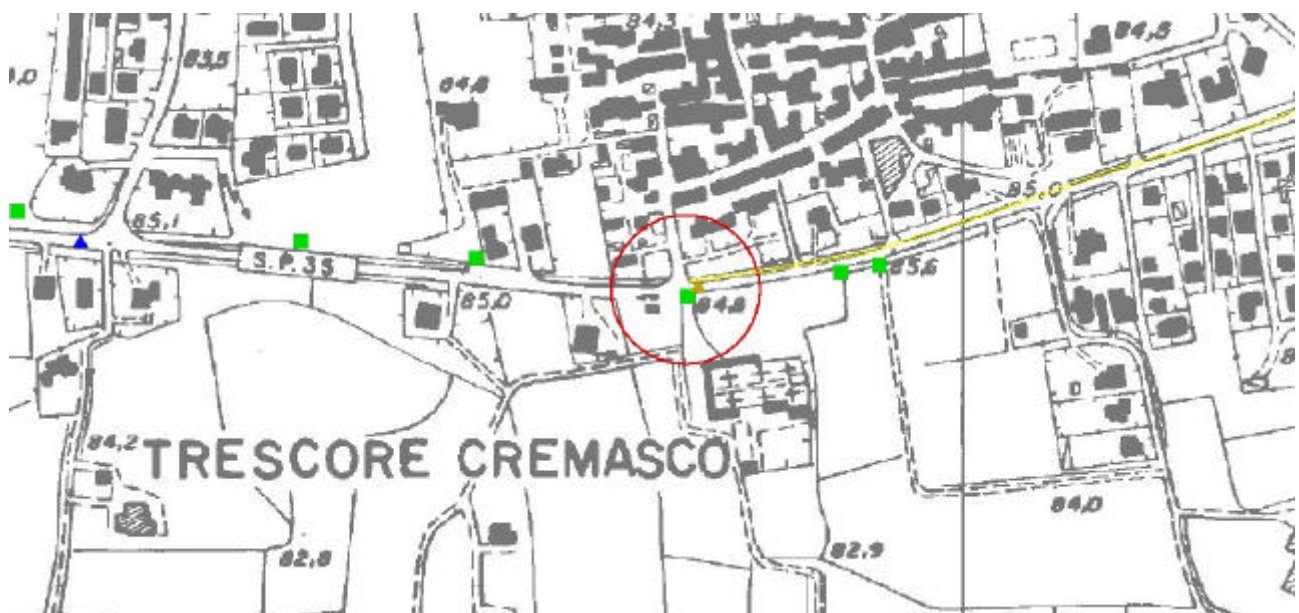
LOCALIZZAZIONE: SP 35 (km 5 + 170)

TIPOLOGIA DI TRONCO: A

SITUAZIONE ATTUALE: Mancanza dell'attraversamento pedonale a Trescore Cremasco in corrispondenza del cimitero, all'inizio del centro abitato.



INTERVENTI PROPOSTI: Si propone di realizzare un attraversamento pedonale con isola salvagente realizzata mediante zebra segnaletica ed eventuale evidenziazione con un fondo di colore diverso per renderlo maggiormente visibile ai veicoli in transito.





## SCHEDA N.14: Rotatoria di Trescore Cremasco

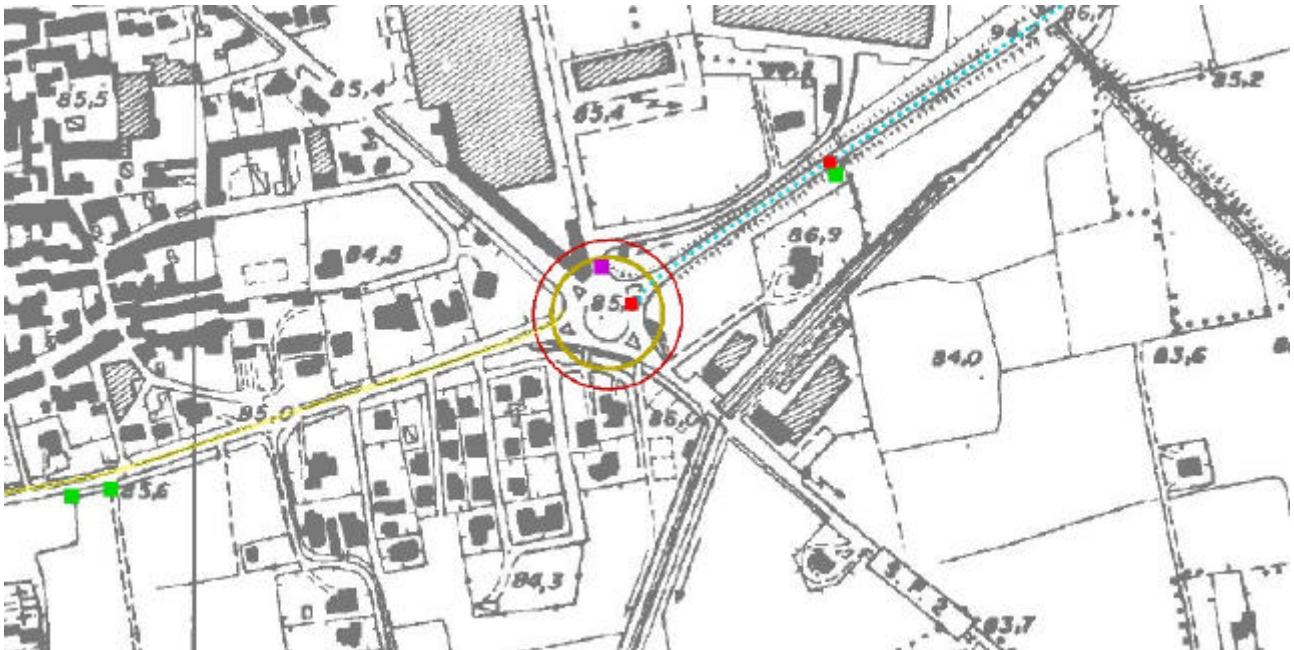
LOCALIZZAZIONE: SP 35 (km 5 + 720)

TIPOLOGIA DI TRONCO: B

SITUAZIONE ATTUALE: Rotatoria posta alla fine di un cavalcavia ferroviario della SP 80 ad intersezione tra la SP 35 e la SP 2. Per la sua configurazione risulta poco percepibile dai veicoli provenienti dalla SP 2.



INTERVENTI PROPOSTI: Verifica della geometria della rotatoria con ipotesi di assegnazione della precedenza ai veicoli transitanti nell'anello della rotatoria e sistemazione delle aiuole in modo da dare una consistenza volumica all'anello (alberi, terra, ...) per eliminare l'effetto di "strada diritta e piatta".





## SCHEDA N.15: Formazione di ghiaccio

LOCALIZZAZIONE: SP 80 (km 0 + 000 – km 1 + 000)

TIPOLOGIA DI TRONCO: G - C

SITUAZIONE ATTUALE: In corrispondenza delle rampe del cavalcavia si rileva la possibile presenza di ghiaccio nei mesi invernali.



INTERVENTI PROPOSTI: Monitoraggio del punto critico ed adeguata programmazione di interventi preventivi di spargimento sale.





## SCHEDA N.16: Accesso in curva

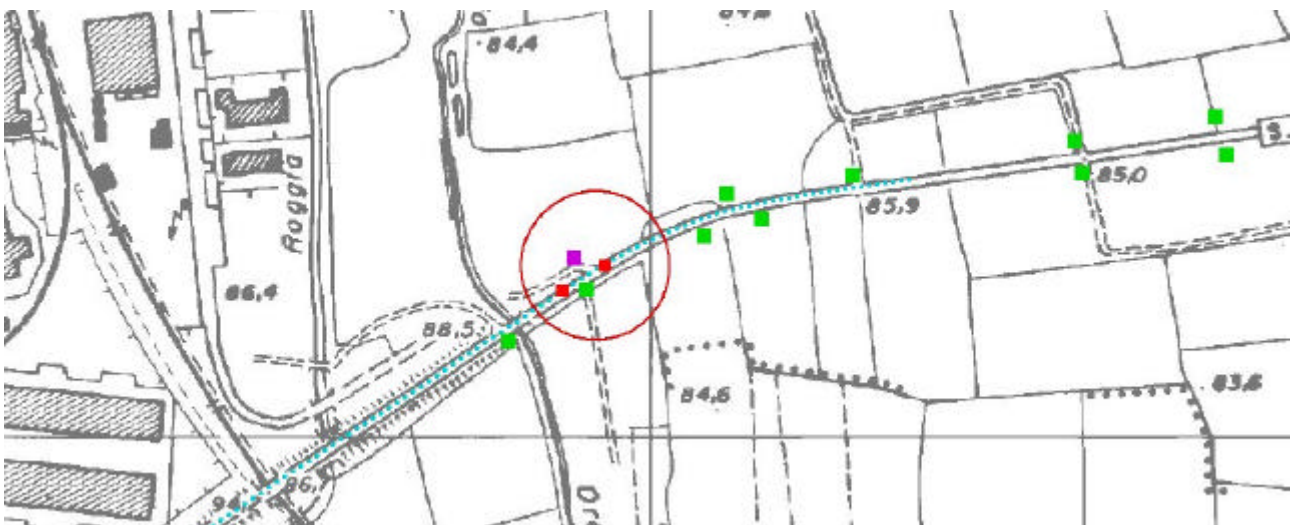
LOCALIZZAZIONE: SP 80 (km 0 + 700)

TIPOLOGIA DI TRONCO: H

SITUAZIONE ATTUALE: All'altezza della curva, sulle rampe del cavalcavia, è stato realizzato un accesso laterale che presenta diverse criticità per la sicurezza stradale: è posto in salita, all'inizio delle rampe del cavalcavia, è poco visibile, mancano le necessarie corsie di svolta, d'accelerazione ed i mezzi, soprattutto quelli pesanti, hanno poca visibilità in manovra quando si devono immettere sulla SP 80. Durante le manovre di uscita e di ingresso possono rallentare il traffico principale.



INTERVENTI PROPOSTI: Verifica della geometria dell'accesso o dell'eventuale spostamento in modo che non sia direttamente connesso al cavalcavia e lontano dalla curva.





## SCHEDA N.17: Intersezione SP19 – SP80

LOCALIZZAZIONE: SP 80 (km 2 + 550)

TIPOLOGIA DI TRONCO: G

SITUAZIONE ATTUALE: Intersezione a raso tra la SP 80 e la SP 19 per Capralba. In corrispondenza dell'intersezione vi è un fosso non protetto e la banchina risulta non sufficientemente larga.



INTERVENTI PROPOSTI: Verifica di fattibilità di una rotatoria che, oltre a facilitare l'accesso alle strade, rompa il lungo rettilineo e rallenti il traffico transigente; verificare la possibilità di far tombinare il fosso o di farlo proteggere con apposita barriera.





## SCHEDA N.18: Accesso laterale

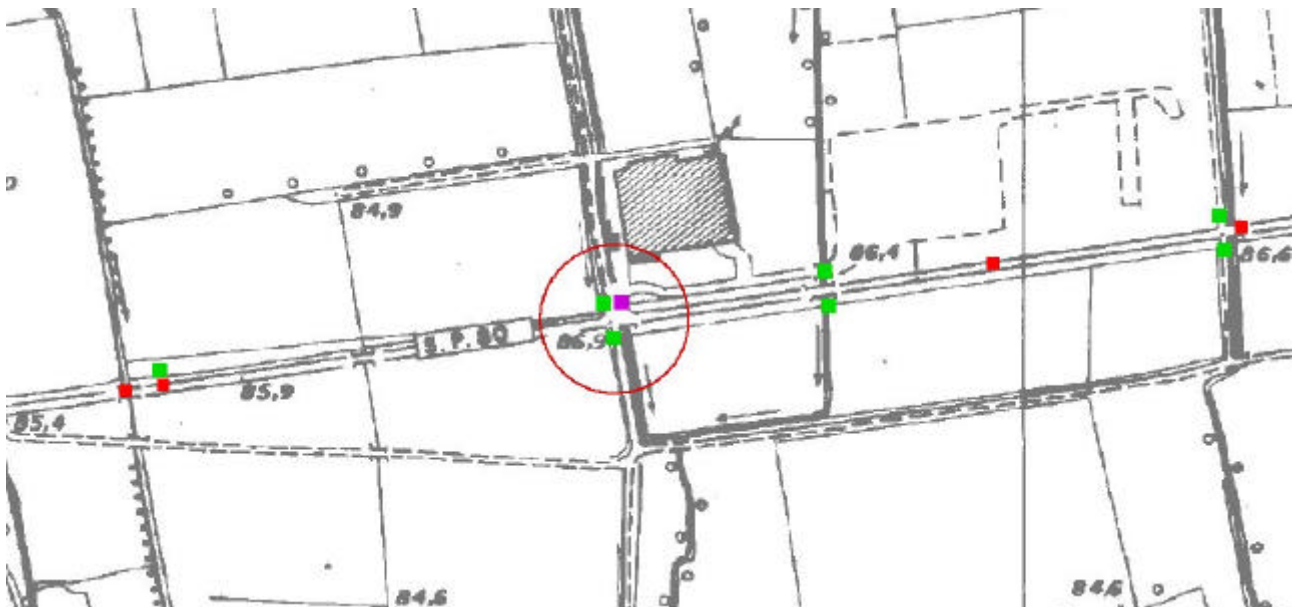
LOCALIZZAZIONE: SP 80 (km 3 + 500)

TIPOLOGIA DI TRONCO: G

SITUAZIONE ATTUALE: Accesso laterale per la zona artigianale privo di corsie di accelerazione, decelerazione e accumulo, collocato su un lungo rettilineo dove i veicoli transitano ad elevata velocità.



INTERVENTI PROPOSTI: Verifica di fattibilità della realizzazione delle corsie mancanti per ridurre le eventuali interferenze dei veicoli in manovra con quelli in transito.



## SCHEDA N.19: Rotatoria di Pianengo

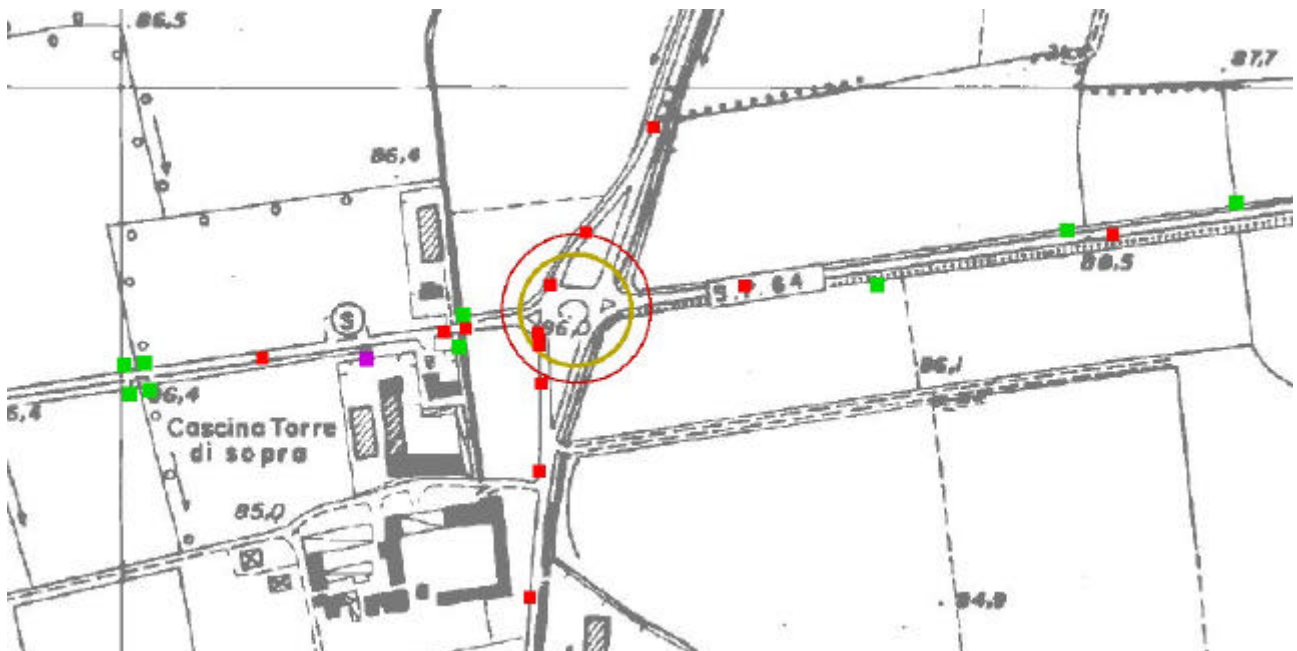
LOCALIZZAZIONE: SP 80 (km 5 + 200)

TIPOLOGIA DI TRONCO: G

SITUAZIONE ATTUALE: Rotatoria con la Sp ex SS 591. Il centro della rotatoria è decentrato rispetto alla SP 87.



INTERVENTI PROPOSTI: Ridefinizione della geometria e del diritto di precedenza (progetto esecutivo).





## SCHEDA N.20: Formazione del ghiaccio

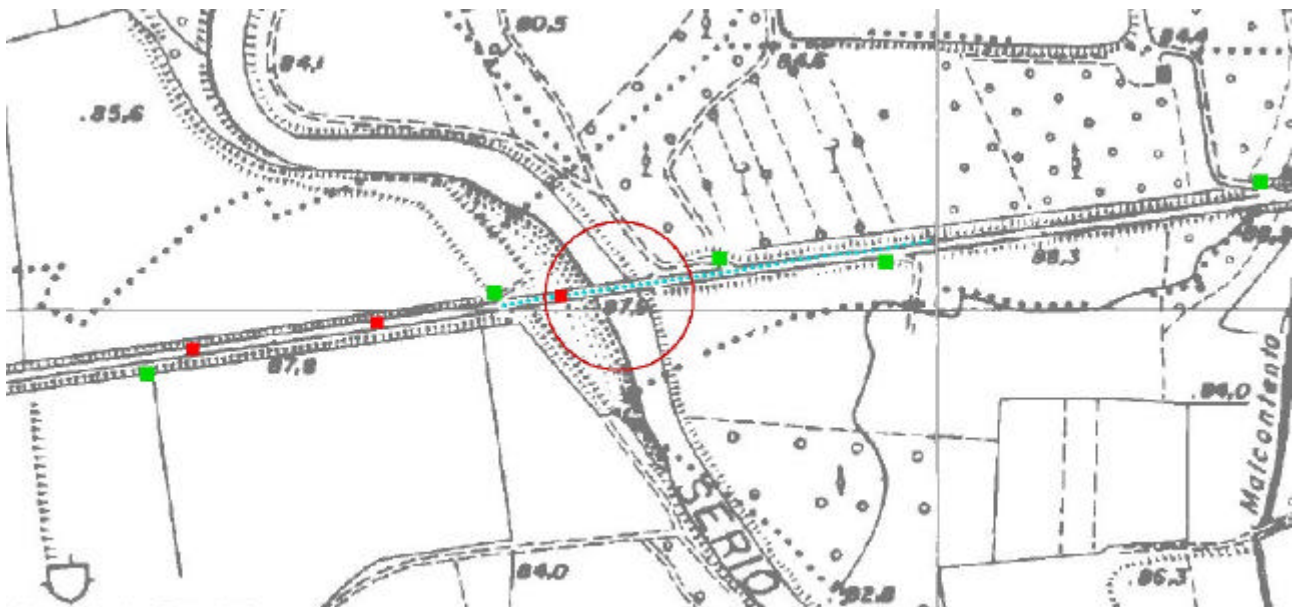
LOCALIZZAZIONE: SP 64 (km 2 + 250)

TIPOLOGIA DI TRONCO: D

SITUAZIONE ATTUALE: Sul ponte del fiume Serio si riscontrano tratti soggetti alla possibile formazione di ghiaccio nei mesi invernali.



INTERVENTI PROPOSTI: Monitoraggio del ponte ed adeguata programmazione degli interventi preventivi di spargimento sale.



## SCHEDA N.21: Intersezione SP15 – SP64

LOCALIZZAZIONE: SP 64 (km 1 + 350)

TIPOLOGIA DI TRONCO: E

SITUAZIONE ATTUALE: Intersezione a raso con la strada provinciale 15. E' presente, inoltre, un accesso industriale in prossimità dell'intersezione. Potrebbero insorgere problemi dovuti alla conflittualità tra i veicoli in manovra e quelli in transito.



INTERVENTI PROPOSTI: Verifica di fattibilità di realizzazione di una rotatoria e di una strada di servizio per unire l'accesso industriale con la rotatoria stessa e dell'ampliamento della carreggiata della SP 15 per i primi 200 m.





## **SCHEDA N.22: Intersezione a Bottaiano**

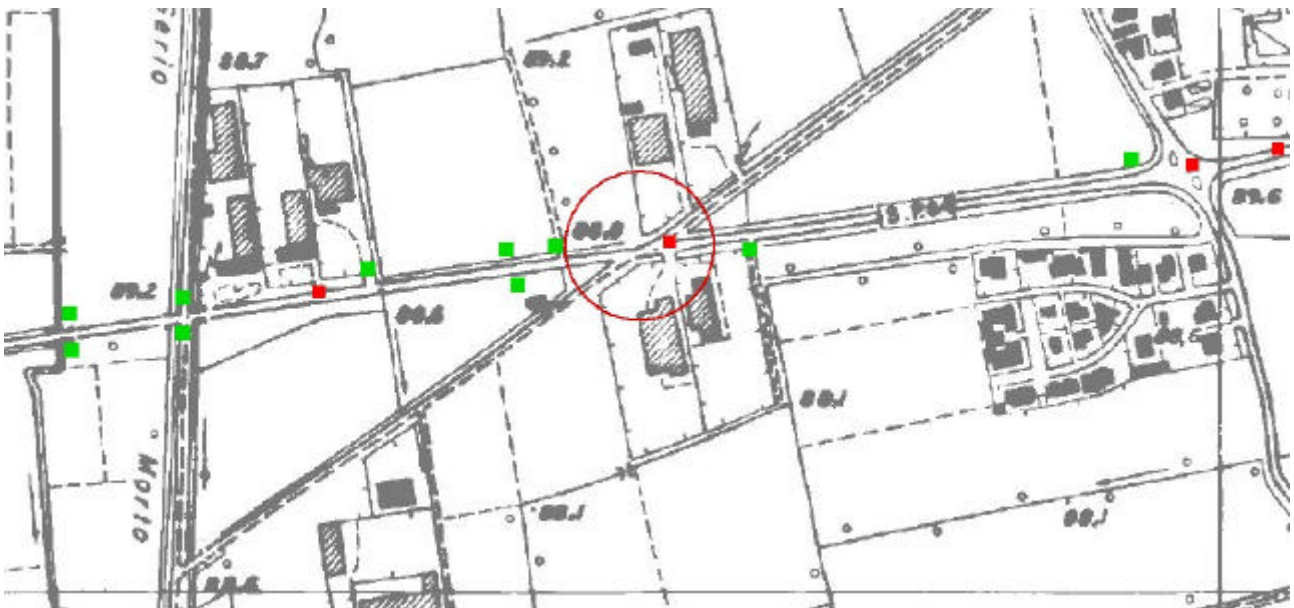
LOCALIZZAZIONE: SP 64 (km 0 + 400)

TIPOLOGIA DI TRONCO: F

SITUAZIONE ATTUALE: Intersezione a raso con la strada che porta a Bottaiano (in destra) e presenza di un accesso agricolo (a sinistra): le strade intersecano la strada provinciale 64 con un angolo acuto che crea problemi di visibilità oltre che rendere lente e difficoltose le manovre dei veicoli.



INTERVENTI PROPOSTI: Verificare la possibilità di chiudere l'accesso alle strade intersecanti e di convogliare il traffico in una rotonda da realizzare al km 0 + 500 (vedi scheda successiva).



### **SCHEDA N.23: Intersezione SP16 – SP63 – SP64**

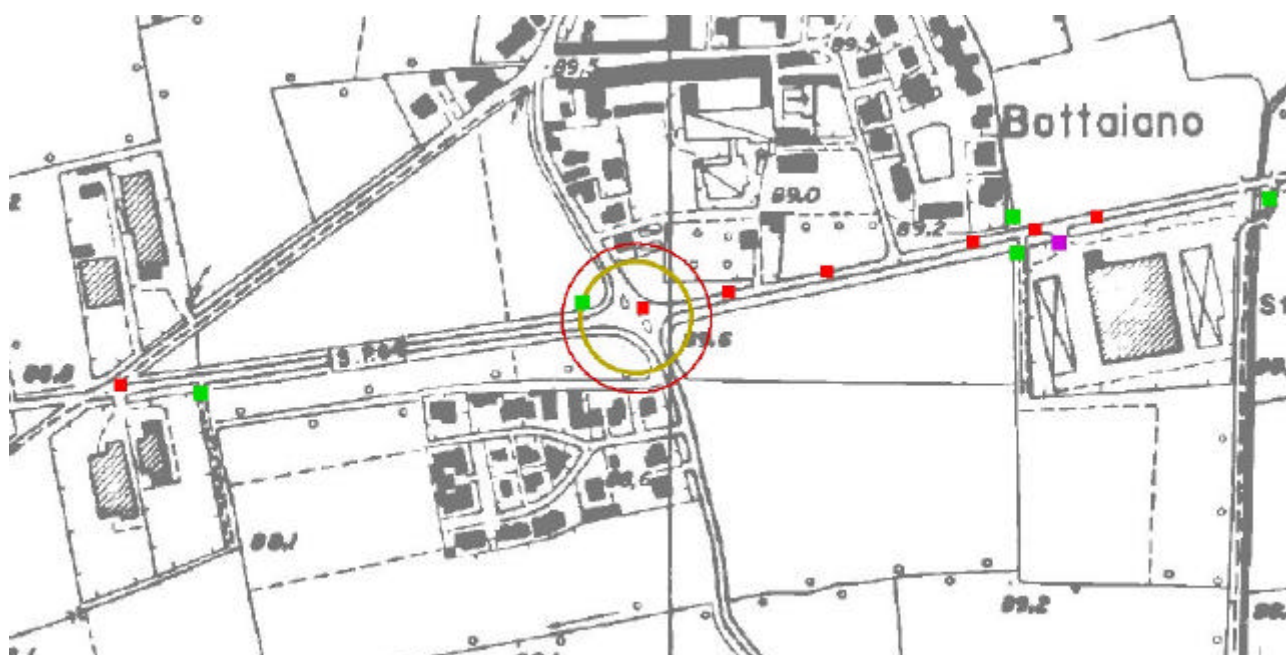
LOCALIZZAZIONE: SP 63 (km 2 + 800)

TIPOLOGIA DI TRONCO: H

SITUAZIONE ATTUALE: Intersezione a raso della SP 63 con la SP 16 e, in continuità, con la SP 64. Vi è a bordo strada un muricciolo di protezione alle rogge presenti, che costituisce un ostacolo fisso.



INTERVENTI PROPOSTI: Verifica di fattibilità di realizzazione di una rotonda che spezzi il lungo rettilo e consenta le manovre in sicurezza, moderando la velocità dell'utenza. Si ritiene opportuno, inoltre, proteggere le rogge laterali con barriere di sicurezza.





## SCHEDA N.24: Accesso laterale

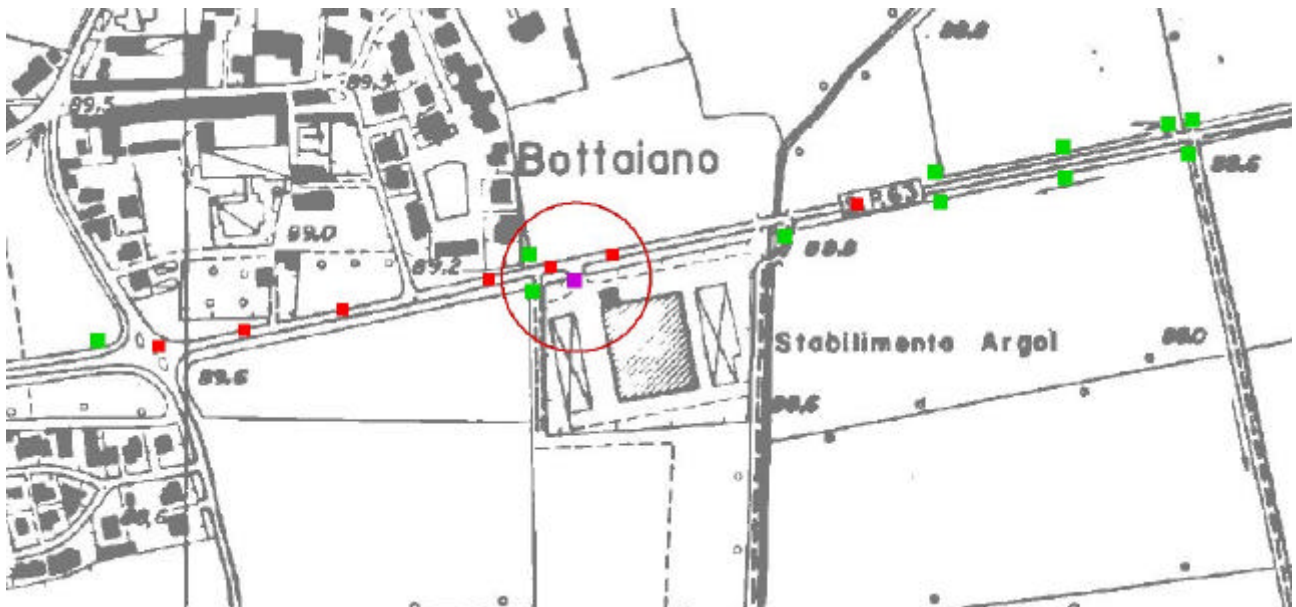
LOCALIZZAZIONE: SP 63 (km 2 + 300)

TIPOLOGIA DI TRONCO: G

SITUAZIONE ATTUALE: Presenza di un accesso alterale verso la zona artigianale dello stabilimento Argol (a sinistra) senza corsie di decelerazione, accelerazione e accumulo per la svolta a sinistra.



INTERVENTI PROPOSTI: Verifica possibilità di realizzazione di tali corsie per favorire le necessarie manovre verso lo stabilimento e per consentire al traffico il suo regolare deflusso.



## **SCHEDA N.25: Accesso laterale in curva**

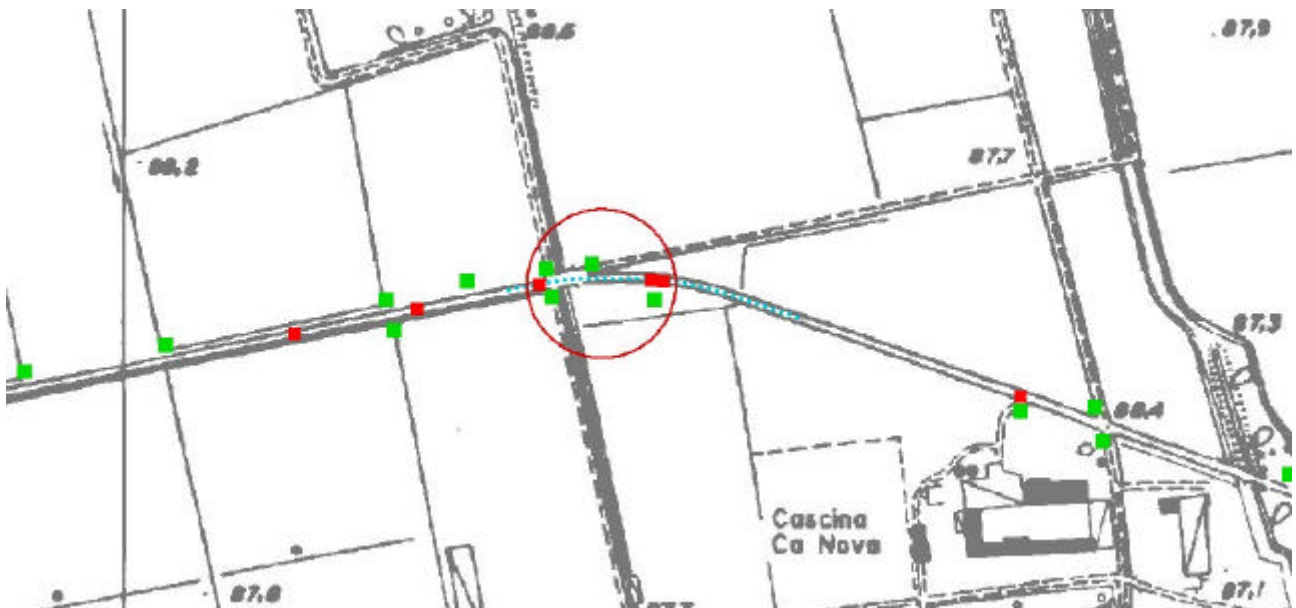
LOCALIZZAZIONE: SP 63 (km 1 + 300)

TIPOLOGIA DI TRONCO: H

SITUAZIONE ATTUALE: Il tratto di strada in curva è caratterizzato dalla presenza di un accesso, con una strada vicinale tangente alla curva. Esso risulta critico perché poco visibile e collocato in luogo in cui l'immissione può risultare inaspettata. Inoltre la curva è priva di via di fuga a causa della presenza di un fosso.



INTERVENTI PROPOSTI: Chiusura dell'accesso ubicato in curva perché la funzione di questo può essere svolta da un altro accesso laterale, e verificare la possibilità di realizzare una via di fuga tombinando il vicino fosso.





## SCHEDA N.26: Azione del gelo

LOCALIZZAZIONE: SP 63 (km 0 + 500)

TIPOLOGIA DI TRONCO: H

SITUAZIONE ATTUALE: La strada presenta una semicurva posta tra alcuni edifici. In questo tratto, a causa di alcune zone d'ombra, si riscontra la possibile formazione di ghiaccio nei mesi invernali.



INTERVENTI PROPOSTI: Verifica della possibilità di allargare la banchina laterale per realizzare la via di fuga in caso di fuoriuscita, e monitoraggio della zona durante il periodo invernale con interventi preventivi di spargimento sale.







## **SCHEDA N.28: Accesso industriale**

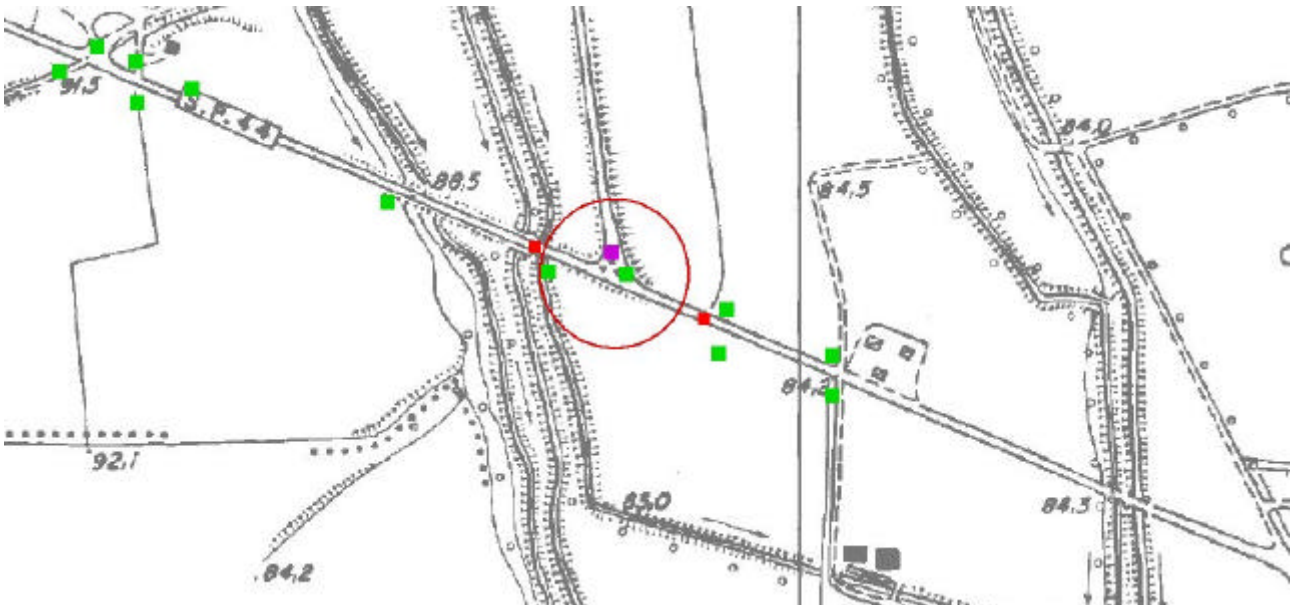
LOCALIZZAZIONE: SP 44 (km 2 + 700)

TIPOLOGIA DI TRONCO: E

SITUAZIONE ATTUALE: Intersezione a raso con una strada privata a servizio di uno stabilimento, priva delle corsie di accelerazione, decelerazione e accumulo per la svolta a sinistra.



INTERVENTI PROPOSTI: Verifica di fattibilità di realizzazione delle corsie mancanti per favorire le necessarie manovre verso lo stabilimento e per consentire al traffico il suo regolare deflusso.



## SCHEDA N.29: Intersezione con due strade comunali

LOCALIZZAZIONE: SP 44 (km 2 + 100)

TIPOLOGIA DI TRONCO: E

SITUAZIONE ATTUALE: Intersezione a raso tra la SP 44 e due strade comunali con asse non perpendicolare rispetto a quello della provinciale, che causa dei problemi di visibilità ai veicoli che si devono immettere.



INTERVENTI PROPOSTI: Rivedere la geometria dell'intersezione con possibile inserimento di corsie per la svolta a sinistra e di protezione delle scarpate laterali della strada con barriere di sicurezza.





### SCHEDA N.30: Accessi agricoli

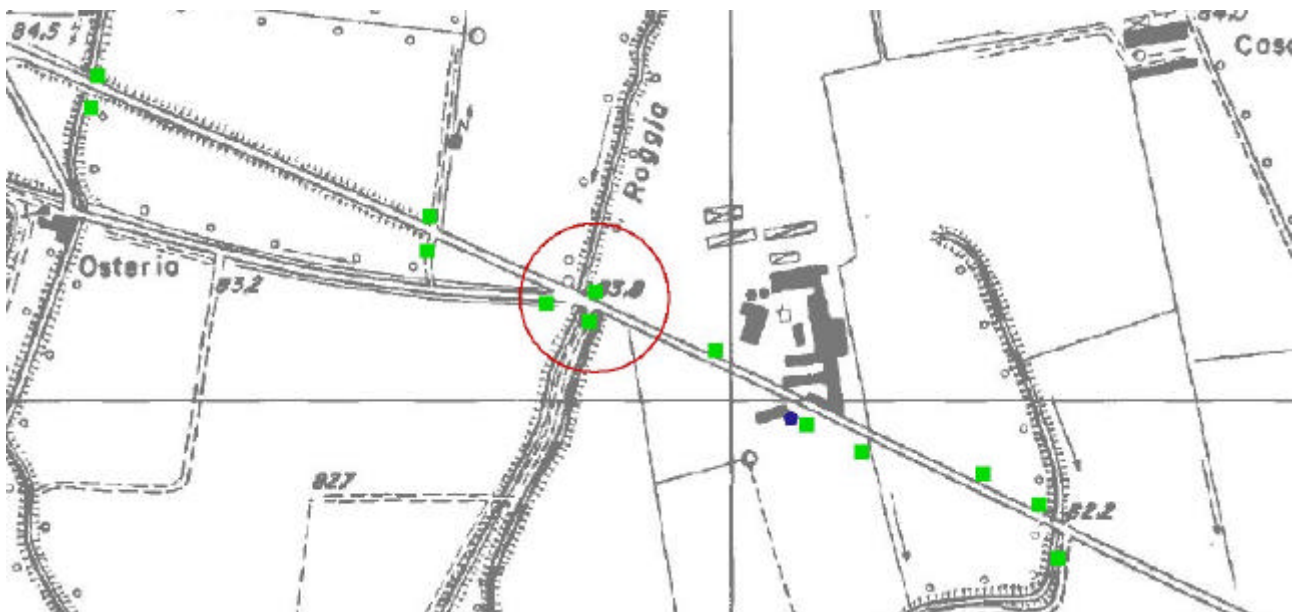
LOCALIZZAZIONE: SP 44 (km 1 + 600)

TIPOLOGIA DI TRONCO: F

SITUAZIONE ATTUALE: Il tratto di strada è caratterizzato dalla presenza di due accessi agricoli di cui uno con asse obliquo rispetto a quello della SP.



INTERVENTI PROPOSTI: Verifica della possibilità di rendere perpendicolare alla strada l'accesso agricolo od eventualmente di chiudere i vari accessi per convogliarli nell'intersezione al km 2+100 (vedi scheda N.29) con apposite strade di servizio.



## SCHEDA N.31: Pali dell'illuminazione e restringimento di carreggiata

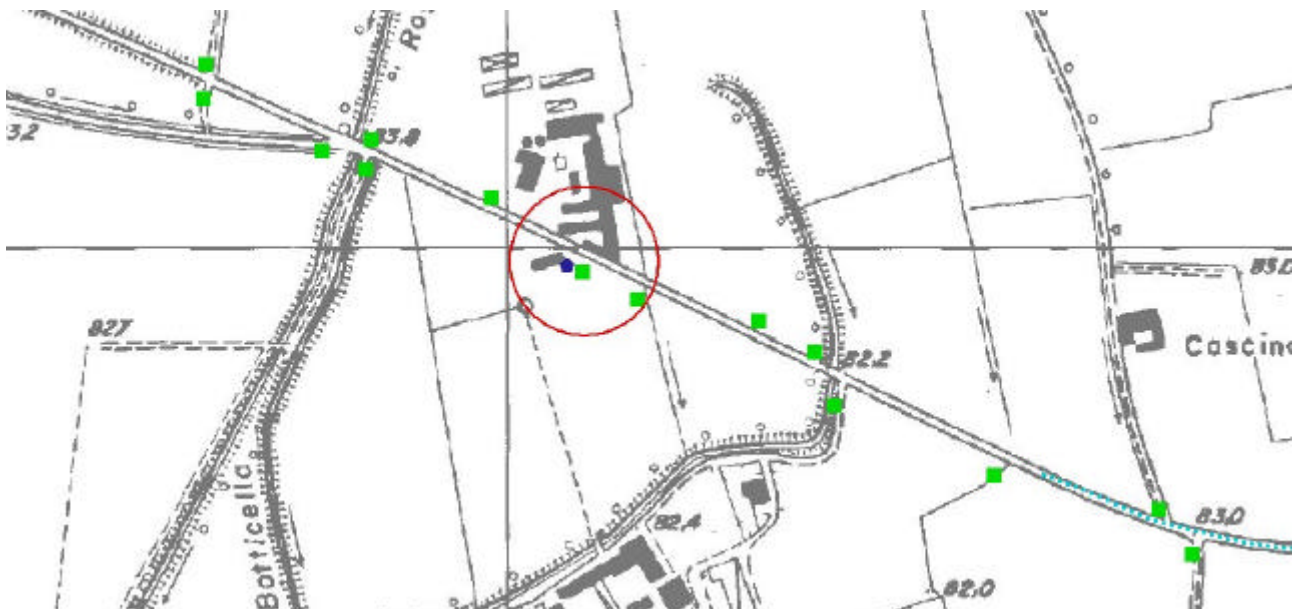
LOCALIZZAZIONE: SP 44 (km 1 + 250)

TIPOLOGIA DI TRONCO: F

SITUAZIONE ATTUALE: Restringimento della strada reso ancora più pericoloso dalla presenza di pali sulla banchina.



INTERVENTI PROPOSTI: Verifica della possibilità di spostamento dei pali o della loro protezione con guard-rails.





## SCHEDA N.32: Cavalcavia della SP44 sulla SPEXSS235

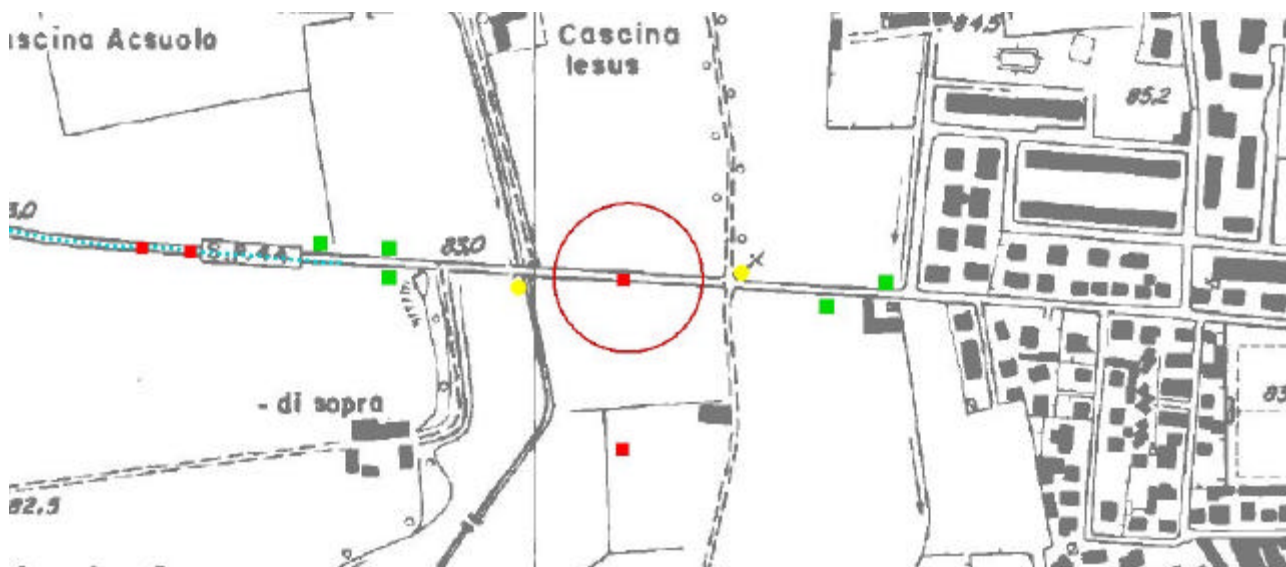
LOCALIZZAZIONE: SP 44 (km 0 + 700)

TIPOLOGIA DI TRONCO: F

SITUAZIONE ATTUALE: All'inizio della SP 44 è presente un'intersezione a livelli sfalsati con la SP ex SS 235 le barriere di protezione da adeguare alla normativa vigente. Vi sono inoltre alcuni accessi agricoli agli estremi de cavalcavia.



INTERVENTI PROPOSTI: Verifica della possibilità di realizzare un adeguato impianto di illuminazione per aumentare la visibilità notturna, programmazione del rifacimento della pavimentazione, della sostituzione dei guard-rails esistenti con quelli a norma, e della fattibilità di una corsia di decelerazione per la svolta a destra in direzione Crema (per rendere più fluida la manovra) e della chiusura degli accessi agricoli posti ai piedi dell'infrastruttura.



## SCHEDA (A): Banchine laterali e scarpate

LOCALIZZAZIONE: Strada "Melotta"

TIPOLOGIA DI TRONCO: variabile

SITUAZIONE ATTUALE: La strada provinciale, in tutto il suo sviluppo, è caratterizzata da banchine laterali molto strette, intervallate da scarpate alte e non protette.



INTERVENTI PROPOSTI: Verifica della possibilità di adeguare la dimensione delle banchine e provvedere alle necessarie protezioni.





## SCHEDA (B): Distributori di benzina

LOCALIZZAZIONE: SP91 (km 1+870); SP91 (km 0+930); SP90 (km 0+500); SP35 (km 0+170); SP35 (km 2+590); SP35 (km 4+500)

TIPOLOGIA DI TRONCO: variabile

SITUAZIONE ATTUALE: Assenza di corsie di svolta a sinistra in prossimità dei distributori di carburante, con conseguente permanenza dei veicoli a centro strada.



INTERVENTI PROPOSTI: Verifica della fattibilità di realizzazione delle corsie di decelerazione ed accumulo per i veicoli che devono svoltare a sinistra, così da evitare rallentamenti e possibili incidenti dovuti alla manovra.



## SCHEMA (C): Fermata autobus

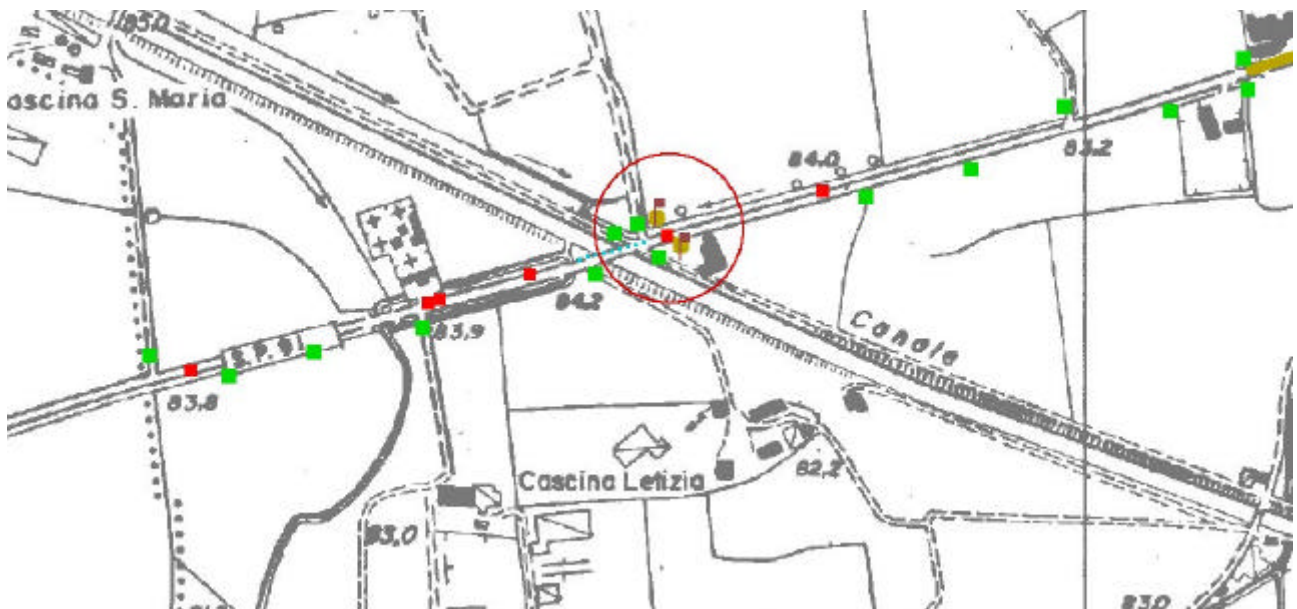
LOCALIZZAZIONE: SP91 (km 4+200); SP91 (km 2+700); SP91 (km 1+920); SP91 (km 1+100); SP35 (km 1+100)

TIPOLOGIA DI TRONCO: variabile

SITUAZIONE ATTUALE: La strada non presenta piazzole di sosta ed attraversamenti pedonali in corrispondenza delle fermate degli autobus.



INTERVENTI PROPOSTI: Verifica della fattibilità di realizzazione di piazzole per la fermata dell'autobus su entrambi i lati della strada, per rendere più sicura la manovra di quest'ultimo.





## SCHEDA (D): Accessi agricoli-industriali laterali

LOCALIZZAZIONE: Strada "Melotta"

TIPOLOGIA DI TRONCO: variabile

SITUAZIONE ATTUALE: Sulla strada sono presenti numerosi accessi laterali agricoli-industriali.



INTERVENTI PROPOSTI: Verificare la fattibilità di realizzazione di strade di servizio con la funzione di raggruppare gli accessi agricoli e diminuire le conflittualità tra le varie utenze.

