

## Allegato I

### Cfr. punto I.3.4 a ◀ I . Rilievo delle velocità di circolazione

Il rilievo della velocità di circolazione serve a stabilire se il calibro della carreggiata è adeguato (cfr. VSS SN640 201 e SN640 202, Profilo geometrico tipo).

Il rilievo deve essere effettuato su una durata di almeno una settimana, 24 ore su 24 (esclusi i festivi) nelle ore diurne (06:00-22:00) e notturne (22:00-06:00).

È opportuno calcolare i seguenti indicatori:

- V85: velocità non superata dall'85% dei veicoli
- V50: velocità non superata dal 50% dei veicoli
- Vmax: velocità massima registrata.



## Allegato 2

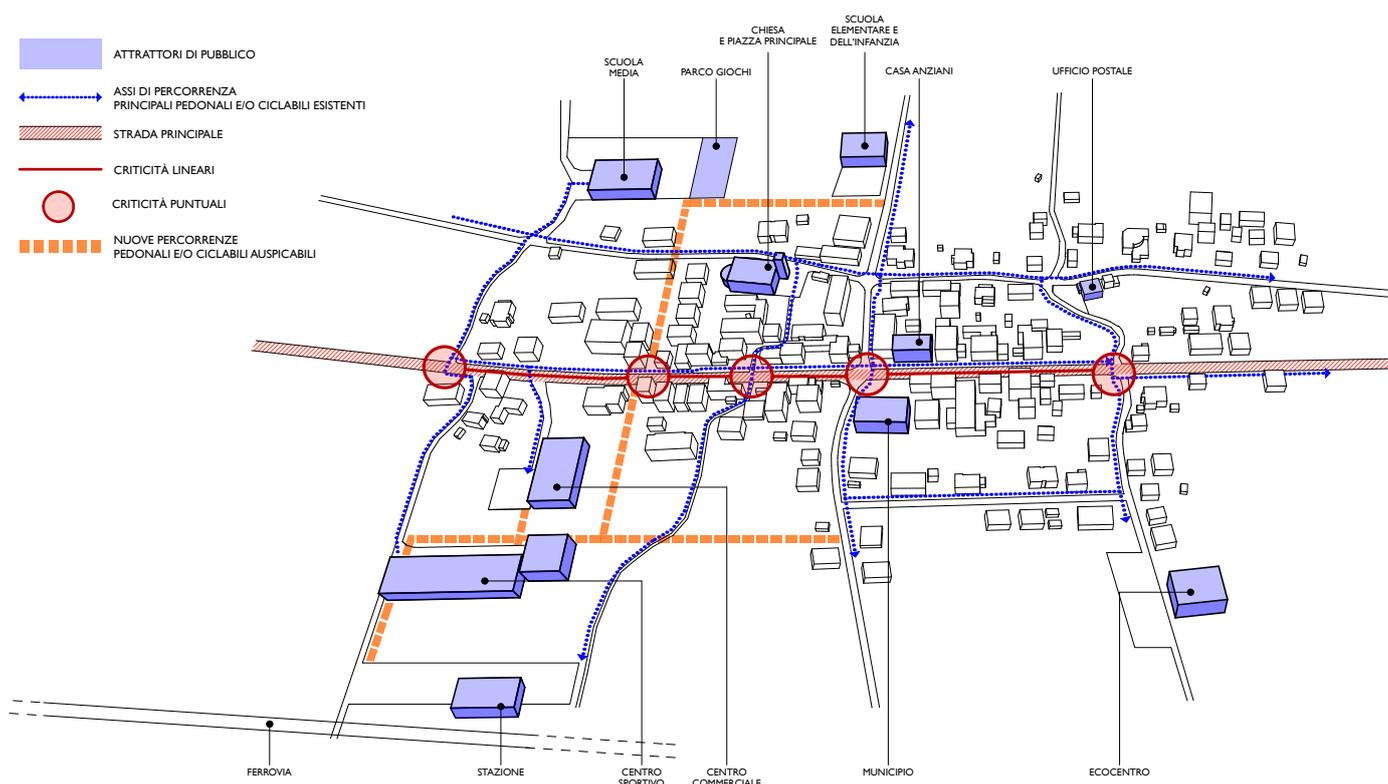
### 2 . Ubicazione degli importanti attrattori di pubblico e loro relazione con la rete dei flussi di traffico dei differenti vettori di mobilità ► Cfr. punto 1.3.4 c

L'analisi mette in relazione i flussi di traffico dei differenti vettori di mobilità (pedoni, ciclisti, trasporto pubblico, veicoli privati) con i principali attrattori di pubblico (strutture produttive, educative, civiche, sanitarie, sportive, commerciali e di culto) allo scopo di individuare eventuali criticità, lacune e potenzialità.

#### 2.1 Mobilità lenta

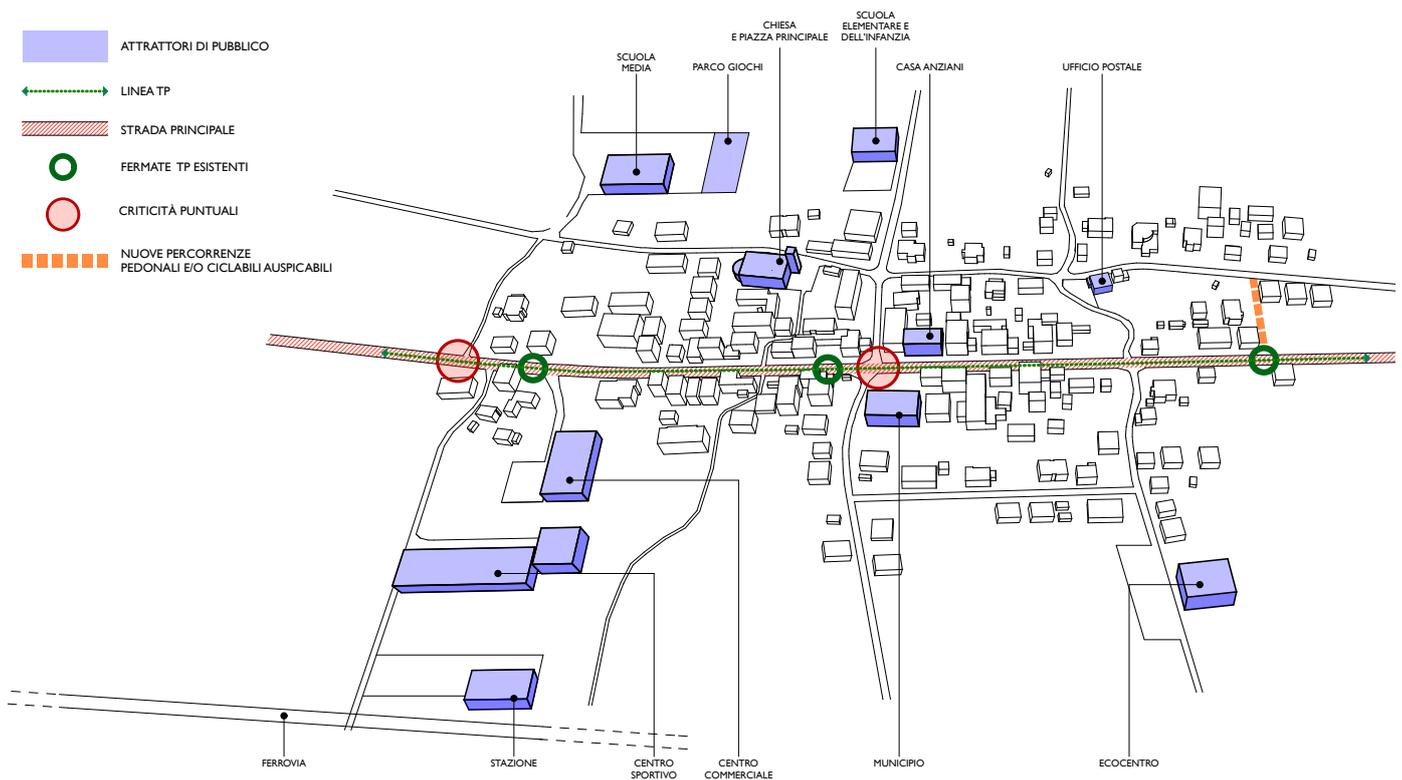
È utile analizzare i potenziali conflitti lungo le direttrici principali di mobilità lenta, verificando l'opportunità di inserire nuovi attraversamenti (passaggi pedonali) lungo le linee di desiderio. Spesso, in questa sede, si evidenziano nuove potenzialità di sviluppo della rete che è possibile sottoporre all'autorità comunale per ulteriori approfondimenti in altri ambiti.

Sviluppare la mobilità lenta significa garantire l'accessibilità e la sicurezza degli utenti deboli della strada: non solo ciclisti, dunque, ma anche e soprattutto bambini, anziani e disabili.



## 2.2 Trasporto pubblico

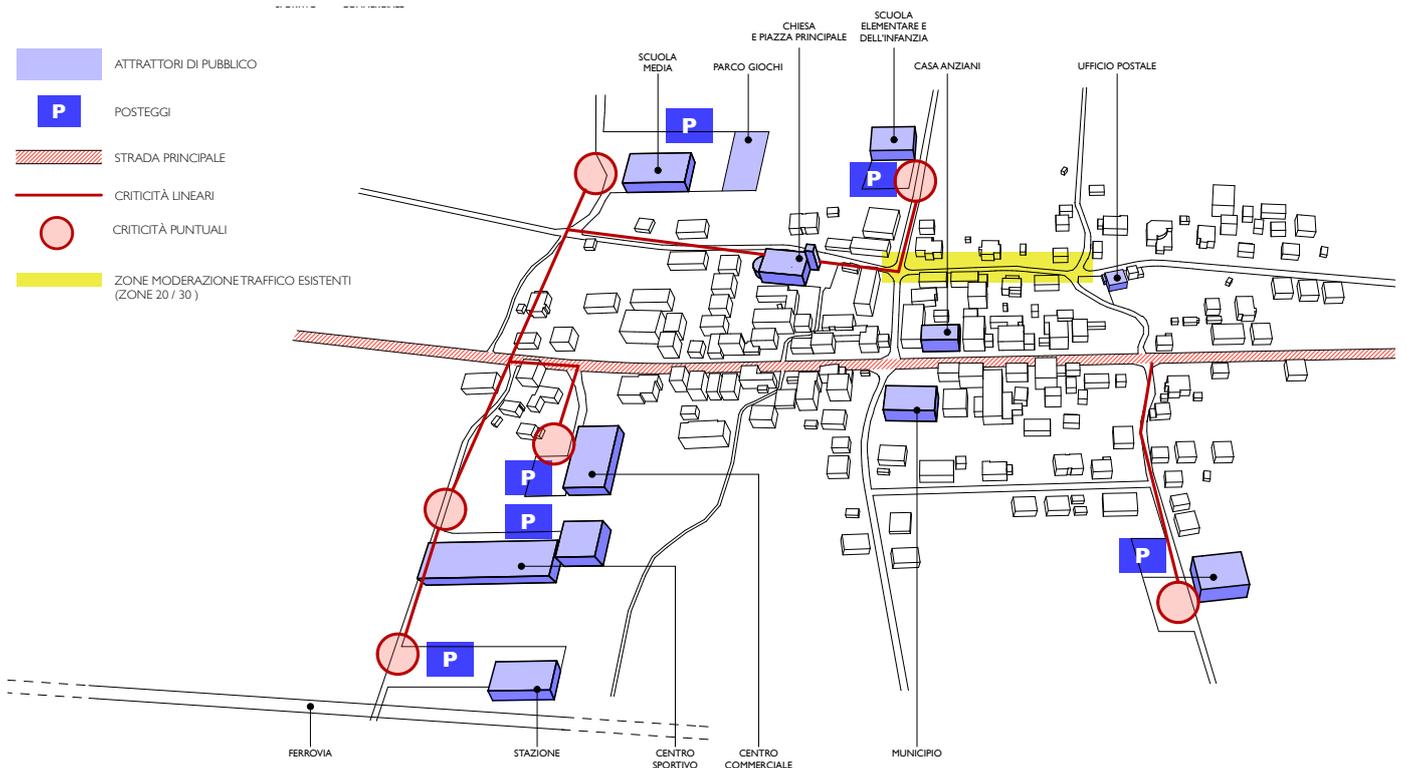
Migliorare l'accessibilità e l'attrattiva delle fermate del TP è il punto di partenza per aumentarne l'utenza. Il corretto dimensionamento e un arredo qualificante costituiscono un importante aspetto della progettazione urbana. È di fondamentale importanza valorizzare la corretta ubicazione delle fermate reciproche, collegandole tra loro, e approfittare dell'intervento di riqualificazione per adeguarle, se necessario, alla vigente normativa per disabili.



### 2.3 Trasporto individuale motorizzato

L'auto privata costituisce il principale mezzo di spostamento in Ticino. È necessario valutare, anche in questo caso, non solo la continuità della rete, ma anche le possibili conseguenze di forti attrattori di traffico (ad es. grandi posteggi) e i potenziali conflitti con gli altri utenti più deboli della strada.

Non da ultimo, è importante relazionare il progetto di riqualificazione e moderazione della strada principale con analoghi interventi già realizzati o pianificati alla rete stradale circostante.



## Allegato 3

Cfr. punto I.3.4 c ◀ **3 . Numero di abitanti e posti di lavoro (densità) e possibile evoluzione in base ai parametri del piano regolatore**

L'analisi permette di avere un'idea della popolazione e dei posti di lavoro che sono interessati dalla presenza della strada, rispettivamente della loro possibile evoluzione.

