

Analisi delle problematiche

Il Ministero distingue diversi tipi di problemi riscontrabili. Alcuni di essi sono definiti specifici del tracciato; altri propri delle intersezioni; altri ancora generali. Per questi ultimi si suggerisce di compiere un'analisi del rischio (classificando un luogo a elevato medio o lieve rischio) e di ipotizzare a posteriori delle contromisure da valutarsi con un'analisi costi benefici, valutando diverse alternative.

Le schede dei problemi

Sono prodotte su supporto informatico e cartaceo. Esse identificano un particolare elemento o luogo le cui caratteristiche possono, secondo il giudizio determinato dall'analisi congiunta dell'incidentalità, dei flussi, delle velocità e di quanto emerso dal sopralluogo, costituire fattore di incidentalità o di aggravio delle conseguenze di un eventuale sinistro.

Descrizione delle schede di dettaglio

La prima indicazione che si riscontra è quella del numero identificativo della scheda problema.

Vi è quindi la localizzazione, che riporta ovviamente la progressiva chilometrica, ed il lato della strada distinto, visto l'orientamento nord sud della direzione della strada, in lato est e lato ovest, oltre che altre informazioni se ritenuto necessario.

Segue un primo accenno al tipo di problema, una foto ove presente, ed una descrizione sommaria del problema stesso.

Si distingue di seguito la necessità e la difficoltà dell'intervento, per la quale sono stati divisi i problemi in quattro classi: necessità di intervento bassa, media, alta ed urgente.

Le schede generali

Dalle schede di dettaglio sono state realizzate delle schede generali che riassumono e raggruppano il numero delle schede precedenti.

A queste sono stati aggiunti alcuni particolari utili per la loro comprensione e per la loro risoluzione; come il rilievo cartografico, il rilievo delle velocità e dei sorpasso e un elenco di localizzazione che riscontrassero un analogo problema.

Le schede così raggruppate evidenziano le categorie principali dei problemi:

- sosta di autobus urbani;
- area di sosta;
- segnaletica generale;
- illuminazione notturna;
- protezioni;
- delineatori (modulari di curva, di margine)
- paracarri;
- ostacolo-barriere;
- intersezioni particolari;
- curve particolari;
- aree particolari;
- accessi-immissioni-svincoli particolari.

Esempio di scheda di dettaglio

SCHEDA AREE DI SOSTA	
LOCALIZZAZIONE	
dal km al km sul lato ovest della strada.....	
TIPOLOGIE DI PROBLEMI RISCONTRATI	
Area di sosta pericolosa	
RILIEVO FOTOGRAFICO	
	
vista direzione nord	
vista direzione sud	
RILIEVO CARTOGRAFICO	
vedere allegato	
DESCRIZIONE	
L'area di sosta si trova al termine di un rettilineo veloce e di una curva per chi proviene in direzione nord, mentre essa si trova dopo una curva stretta e priva di visibilità e di un dosso per chi proviene dalla direzione opposta. All'interno di quest'area, situata subito dopo il ponte dal km 6+900 al km 7+00 e non preventivamente segnalata, è presente un accesso privato, che probabilmente l'ha col tempo originata, per successivi allargamenti. Le manovre di immissione da e per la strada risultano pericolose, vista la localizzazione priva di visibilità e le alte velocità dei mezzi in transito. La pavimentazione dell'area è in cattivo stato di manutenzione. Essa risulta poco percepibile soprattutto di notte.	
RILIEVO DEI LIMITI DI VELOCITA' E DEI DIVIETI DI SORPASSO	
50 km/h in direzione nord con divieto di sorpasso	
70 km/h in direzione sud con divieto di sorpasso	
SUGGERIMENTI	
L'area andrebbe ripulita, opportunamente presegnalata, e ne andrebbe impedito l'utilizzo da parte di chi proviene da Carmagnola, per vietare manovre che taglino il flusso contrario. Al centro della carreggiata, dal km 6+650 andrebbe realizzato uno spartitraffico in rilevato alto 15 cm, al fine di evitare queste immissioni pericolose, i sorpassi e per limitare la velocità e lo sconfinamento nella corsia opposta. Questo spartitraffico potrebbe essere la continuazione di quello che ospiterebbe al suo interno le corsie di svolta a sinistra del vicino rettilineo che va dal km 7+100 al km 7+500 o potrebbe essere realizzato con degli elementi in gomma alti 10 cm. Lo spartitraffico, qualora in muratura, dovrebbe essere segnalato dagli opportuni delineatori e segnali di obbligo nonché da occhi di gatto ospitati sulla sua parte superiore dove non sarebbero divelti dagli spazzaneve. L'immissione da e per l'area di sosta andrebbe allontanata quanto più possibile dal dosso, realizzando uno spartitraffico tra l'area e la banchina nel primo tratto verso la direzione nord, anch'esso segnalato come quello appena descritto.	
PROBLEMA SIMILE IN ALTRE LOCALIZZAZIONI	
All'altezza dei km:	
<ul style="list-style-type: none"> • al km 1+650 appena prima della divisione nei due tratti a senso unico • al km 7+350 sul lato est • al km 11+800 sul lato ovest • km 15+100 sul lato ovest • km 15+400 sul lato ovest • al km 16+000 sul lato est 	

Esempio di scheda generale

SCHEDA 45	
LOCALIZZAZIONE: al km 7+200 sul lato ovest	
TIPOLOGIE DI PROBLEMI RISCONTRATI: barriera in cattivo stato.	
	
DESCRIZIONE.	
La barriera, peraltro aderente ad una normativa obsoleta, si trova in una curva molto stretta e risulta in più punti incidentata. Alcuni delineatori modulari di curva e catarifrangenti sono divelti, i terminali potrebbero in caso di incidente introdursi nell'abitacolo dei veicoli. Per alcuni tratti non c'è dietro essa il sufficiente spazio libero per deformarsi, in quanto non è stata rimossa la vecchia barriera in calcestruzzo che la doppia onda ha sostituito.	
La riva su cui è stata fondata risulta inoltre franosa, a causa dell'azione delle acque, dei roditori e delle lavorazioni dei contadini cosa che potrebbe diminuire la resistenza offerta in caso di urto.	
NECESSITA' DI INTERVENTO: urgente.	
DIFFICOLTA' DI INTERVENTO: media.	
SUGGERIMENTI.	
La barriera andrebbe rimossa come quella retrostante in calcestruzzo e andrebbe sostituita con una nuova, magari dotata di un elemento piatto sotto le onde, al fine di non ferire nell'urto con i suoi montanti i motociclisti, che dovessero cadere in questa stretta curva.	
I dispositivi modulari di curva e catarifrangenti andrebbero ripristinati, questi ultimi con il tipo da montare sopra la barriera.	
I terminali di barriera andrebbero protetti, ed è da valutarsi l'opportunità di consolidare la riva franosa con un muretto in calcestruzzo armato.	