



Comune di Monserrato

Piano Generale del Traffico Urbano



Allegato 3: Regolamento Viario

Aprile 2014



Il presente studio è stato redatto dal CIREM (Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità), e in particolare dalla sezione del CRiMM coordinata dal Prof. Ing. Italo Meloni.

Hanno collaborato:

Ing. Francesco Porru

Ing. Pier Fabrizio Illotta

Ing. Vincenzo Simonetti



Sommario

1. DISPOSIZIONI GENERALI	3
1.1. Oggetto del Regolamento	3
1.2. Classificazione della rete urbana	3
2. STANDARD TECNICI E USO DELLE STRADE.....	6
2.1. Strada extraurbana secondaria (categoria C)	6
2.2. Strada urbana principale (E)	8
2.3. Strada secondaria di quartiere (E)	9
2.4. Strada urbana secondaria locale residenziale (F).....	11
2.5. Strada urbana secondaria locale centro storico (F).....	12
3. ISOLE AMBIENTALI, ZONE “30”, ZTL.....	14
4. INTERSEZIONI	15
4.1. Principi e disposizioni generali.....	15
4.2. Occupazioni permanenti in corrispondenza delle intersezioni	15
4.3. Raggi di curvatura alle intersezioni	16
4.4. Intersezioni a rotatoria	16
4.4.1. Definizioni	16
4.4.2. Regolamentazione	16
4.4.3. Ambiti di applicazione.....	17
4.4.4. Controindicazioni	17
4.4.5. Tipologia.....	17
4.4.6. Geometria delle rotatorie	18
4.4.7. Attraversamenti pedonali.....	19
4.4.8. Altre componenti veicolari	19
4.4.9. Accorgimenti in fase di realizzazione.....	20
5. DISPOSIZIONI VARIE.....	21
5.1. Sosta e fermata	21
5.2. Parcheggi per disabili	22
5.3. Fermate bus	23
5.4. Attraversamenti pedonali.....	25
5.5. Passi carrabili.....	25
5.6. Elementi per la moderazione del traffico.....	25
5.7. Criteri generali sulle occupazioni delle sedi stradali	28

1. DISPOSIZIONI GENERALI

1.1. Oggetto del Regolamento

Il presente RV ha per oggetto la definizione delle caratteristiche geometriche e la disciplina d'uso di ciascuna strada di competenza del Comune compresa nelle rete stradale comunale. Il RV caratterizza i singoli elementi di viabilità affinché essi possano svolgere la loro funzione preminente nel contesto dell'intera rete urbana e affinché sia assicurato un omogeneo grado di sicurezza e di regolarità d'uso alle infrastrutture stradali comunali. Il RV, in quanto ai valori degli standard geometrici prescritti, è da considerarsi cogente per le strade di nuova realizzazione ed è da considerarsi come obiettivo cui tendere per quelle esistenti.

1.2. Classificazione della rete urbana

Ai sensi del vigente Codice della Strada ed in armonia con le Direttive emanate dal Ministero LL.PP. per la redazione dei Piani Urbani del Traffico, sono definite le seguenti categorie di strade:

- **strade extraurbane secondarie (C)** destinate ad assorbire la componente di attraversamento del traffico extraurbano, nonché una parte degli spostamenti di scambio tra il territorio urbano e quello extraurbano;
- **strade urbane principali (E)**, convogliano, con le strade extraurbane, il traffico di attraversamento ed il traffico di scambio, gli spostamenti più lunghi interni al centro abitato e collegano quartieri limitrofi della città;
- **strade urbane secondarie di quartiere (E)**, collegano le zone distanti e gli insediamenti principali di un medesimo quartiere;
- **strade urbane secondarie locali residenziali (F)**, a servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o terminale degli spostamenti dei veicoli privati. Sono di questo tipo le strade pedonali e le strade parcheggio;
- **strade urbane secondarie locali centro storico (F)**, a servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o terminale degli spostamenti dei veicoli privati. Sono di questo tipo le strade pedonali e le strade parcheggio

RETE	STRADE CORRISPONDENTI SECONDO CODICE	
	in ambito extraurbano	in ambito urbano
a - rete primaria (di transito, scorrimento)	autostrade extraurbane strade extraurbane principali	autostrade urbane strade urbane di scorrimento
b - rete principale (di distribuzione)	strade extraurbane principali	strade urbane di scorrimento
c - rete secondaria (di penetrazione)	strade extraurbane secondarie	strade urbane di quartiere
d - rete locale (di accesso)	strade locali extraurbane	strade locali urbane

Tabella 1 - Corrispondenza tra archi della rete e tipi di strada previsti dal codice



TIPO DI STRADA / FUNZIONE	PRIMARIA	PRINCIPALE	SECONDARIA	LOCALE
	transito, scorrimento	●	○	
distribuzione	○	●	○	
penetrazione		○	●	○
accesso			○	●

● funzione principale propria
○ funzione principale della classe adiacente

Tabella 2 - Classi funzionali contigue

TIPO	TIPO SECONDO IL CODICE	AMBITO TERRITORIALE	DENOMINAZIONE	CATEGORIE DI TRAFFICO													
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
AUTOSTRADA	A	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	□	○	no
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	□	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	□	□	si	
	URBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	□	○	no	
		STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	○	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	□	□	□	si		
EXTRAURBANA PRINCIPALE	B	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	◆	○	no
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	□	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	◆	□	si	
EXTRAURBANA SECONDARIA	C	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	□	□	◆	◆□(1)	◆	◆	◆	◆	◆	○	◆	□	si	
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	○	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	□	◆	□	si	
URBANA DI SCORRIMENTO	D	URBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	□	◆	◆	◆	◆	◆	○	◆	○	no	
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	○	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	□	◆	□	si	
URBANA DI QUARTIERE	E	URBANO	STRADA PRINCIPALE	○	◆	◆	◆□(1)	◆	◆	◆	◆	◆	□	◆◆	□	si	
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	□	◆	◆	◆□(1)	◆	◆	◆	◆	◆	□	◆	□	si	
LOCALE	F	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	○	◆	◆	◆□(1)	◆	◆	◆	◆	◆	○	□	□	si	
			URBANO	○	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	◆	□	□	si	

Onon ammessa in piattaforma (3) □ esterno alla carreggiata (in piattaforma)
◆ in carreggiata ◆ parzialmente in carreggiata

NOTE:
(1) vale se è presente una pista ciclabile.
(2) qualora le categorie 7 e 11 debbano essere ammesse, le dimensioni delle corsie e la geometria dell'asse vanno commisurate con le esigenze dei veicoli appartenenti a tali categorie.
(3) quando è presente una strada di servizio complanare, caso in cui la piattaforma delle due strade (principale e servizio) è unica, la non ammissibilità sulla strada principale è da intendersi limitata alla sola parte di piattaforma che la riguarda.

Tabella 3 - Tipi di strade e categorie di traffico ammesse

TIPO	TIPO SECONDO IL CODICE	AMBITO TERRITORIALE	DENOMINAZIONE	CATEGORIE DI TRAFFICO													
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
AUTOSTRADA	A	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	1	1	1	1	○	3	○	○	
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	5	5	1	1-7	1	1	1	1	1	○	1/5-3	4	8	
	URBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	1	1	1	1	○	3	○	○		
		STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	6	5	1	1-7	1	1	1-2	1	1	1	1-2-4	1/5-3	4	8	
EXTRAURBANA PRINCIPALE	B	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	1	1	1	1	○	1/5	4	○	
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	5	5	1	1-7	1	1	1	1	1	○	1/5	4	8	
EXTRAURBANA SECONDARIA	C	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	5	1/5	1	1-7	1	1	1	1	1	1-2	1/5	4	8	
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	6	1/5	1	1-7	1	1	1-2	1	1	1	1-2-4	1/5	4	8
URBANA DI SCORRIMENTO	D	URBANO	STRADA PRINCIPALE	6	○	○	7	1	1	1	1	1	○	1/5	○	○	
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	6	1/5	1	1-7	1	1	1-2	1	1	1	1-2-4	1/5	4	8
URBANA DI QUARTIERE	E	URBANO	STRADA PRINCIPALE	6	1	1	1-7	1	1	1-2	1	1	1	1-2-4	1/5	4	8
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	6	1	1	1-7	1	1	1-2	1	○	1	1-2-4	1/5	4	8
LOCALE	F	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	5	1	1	1-7	1	1	1	1	1	○	1/5	4	8	
			URBANO	6	1	1	1-7	1	1	1-2	1	○	1	1-2-4	1/5	4	8

1) CORSIA
2) CORSIA RISERVATA
3) CORSIA DI EMERGENZA
4) IN APPOSITI SPAZI
5) BANCHINA
6) MARCIAPIEDE
7) PISTA CICLABILE
8) PASSI CARRABILI
1/5 IN BANCHINA PER QUANTO POSSIBILE
○ COMPONENTE DI TRAFFICO NON AMMESSA

Tabella 4 - Spazi da assegnare in piattaforma alle categorie di traffico



TIPI SECONDO IL CODICE		AMBITO TERRITORIALE	LIMITE DI VELOCITA'	Numero delle corsie per senso di marcia	Intervallo di velocità di progetto		Larghezza della corsia (m)	Larghezza min. dello spartitraffico (m)	Larghezza min. della banchina in sinistra (m)	Larghezza min. della banchina in destra (m)		
					Limite inferiore (km/ora)	Limite superiore (km/ora)						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
AUTOSTRADA	A	EXTRAURBANO	strada principale	130	2 o più	90	140	3,75	2,6	0,70	2,50 *****	
			eventuale strada di servizio	90	1 o più	40	100	3,50 **	-	0,50	1,25	
	URBANO	strada principale	130	2 o più	80	140	3,75	1,8	0,70	2,50 *****		
		eventuale strada di servizio	50	1 o più	40	60	3,00 * **	-	0,50	0,50		
	EXTRAURBANA PRINCIPALE	B	EXTRAURBANO	strada principale	110	2 o più	70	120	3,75	2,50 ***	0,50	1,75
				eventuale strada di servizio	90	1 o più	40	100	3,50 **	2,00 ****	0,50	1,25
EXTRAURBANA SECONDARIA	C	EXTRAURBANO	C1	90	1	60	100	3,75	-	-	1,50	
			C2	90	1	60	100	3,50	-	-	1,25	
URBANA DI SCORRIMENTO	D	URBANO	strada principale	70	2 o più	50	80	3,25*	1,8	0,50	1,00	
			eventuale strada di servizio	50	1 o più	25	60	2,75 **	-	0,50	0,50	
URBANA DI QUARTIERE	E	URBANO		50	1 o più	40	60	3,00 * **	-	-	0,50	

Tabella 5 - Caratteristiche delle strade per tipologia

TIPI SECONDO IL CODICE		AMBITO TERRITORIALE		Regolazione della sosta	Regolazione dei mezzi pubblici
				18	19
1	2	3		18	19
AUTOSTRADA	A	EXTRAURBANO	strada principale	Ammissa in spazi separati con immissioni ed uscite concentrate	Esclusa la fermata
			eventuale strada di servizio	Ammissa in appositi spazi (fascia di sosta)	Fermate organizzate in apposite aree al fianco delle carreggiate
	URBANO	strada principale	Ammissa in spazi separati con immissioni ed uscite concentrate	Esclusa la fermata	
		eventuale strada di servizio	Ammissa in appositi spazi (fascia di sosta)	Piazzole di fermata o eventuale corsia riservata	
EXTRAURBANA PRINCIPALE	B	EXTRAURBANO	strada principale	Ammissa in spazi separati con immissioni ed uscite concentrate o in piazzole di sosta	Ammissa in spazi separati con immissioni ed uscite apposite
			eventuale strada di servizio	Ammissa in appositi spazi (fascia di sosta)	Fermate organizzate in apposite aree al fianco delle carreggiate
EXTRAURBANA SECONDARIA	C	EXTRAURBANO	C1	Ammissa in piazzole di sosta	Fermate organizzate in apposite aree al fianco delle carreggiate
		C2			
URBANA DI SCORRIMENTO	D	URBANO	strada principale	Ammissa in spazi separati con immissioni ed uscite concentrate	Corsia riservata e/o fermate organizzate
			eventuale strada di servizio	Ammissa in appositi spazi (fascia di sosta)	Piazzole di fermata
URBANA DI QUARTIERE	E	URBANO		Ammissa in appositi spazi (fascia di sosta)	Piazzole di fermata o eventuale corsia riservata

Tabella 6 - Regolazione della sosta e dei mezzi pubblici



2. STANDARD TECNICI E USO DELLE STRADE

2.1. Strada extraurbana secondaria (categoria C)

Funzione preminente e componenti di traffico ammesse

- Sottrarre dal centro abitato l'attraversamento e garantire un elevato livello di servizio per gli spostamenti a più lunga distanza propri dell'ambito urbano.
- Velocità massima: 90 km/h.
- Sono ammesse tutte le componenti di traffico, la circolazione dei pedoni e degli animali è ammessa in piattaforma all'esterno della carreggiata, è ammessa la sosta di emergenza parzialmente in carreggiata, mentre la sosta o la fermata è concessa in piattaforma all'esterno della carreggiata (piazzola di sosta).
- gli accessi alle proprietà private possono essere realizzati in maniera diretta.

Caratteristiche geometriche della sezione trasversale

- Strada a due corsie, una per senso di marcia, banchina pavimentata a destra.
- Larghezza delle corsie: 3,50 o 3,75 m.
- Larghezza minima complessiva della banchina più l'eventuale cunetta: 1,25 o 1,50 m.

Caratteristiche geometriche di tracciato

- Velocità minima di progetto: 60 km/h.
- Pendenza trasversale massima in curva: 7%.
- Raggio planimetrico minimo: 118 m.
- Pendenza longitudinale massima: 7 %, (4 % se sono presenti corsie riservate o più linee di trasporto pubblico su corsie ad uso promiscuo).

Organizzazione delle intersezioni stradali e degli accessi alle proprietà private

- Le eventuali intersezioni a raso devono essere con precedenza a destra, provviste di corsie specializzate di uscita (3,00 m.) e di accumulo (3,25 m.) o con rotonda compatta (diametro esterno compreso tra 25 e 40 m).
- Sulle strade di nuova costruzione è opportuno mantenere una distanza minima tra le intersezioni di 500 m.
- Regolazione delle svolte a sinistra: con corsia di accumulo.
- Sono ammessi gli accessi a proprietà private, organizzati in maniera coordinata (solo su strada di nuova costruzione).
- Sulle strade di nuova costruzione i passi carrabili devono essere a una distanza reciproca non inferiore a 300 m. riducibili a 100 m.
- Distanza tra passi carrabili e intersezioni non inferiore a 300 m. riducibile 100 m.

CATEGORIA C EXTRAURBANE SECONDARIE

Soluzione base 2 corsie di marcia

Principale
Vp min. 60
Vp max. 100

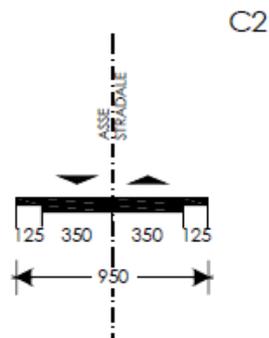
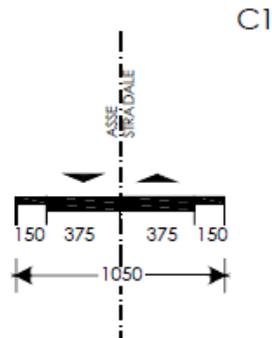


Figura 1 categoria C Extraurbane secondarie



2.2. Strada urbana principale (E)

Funzione preminente e componenti di traffico ammesse

- Funzione di collegamento fra settori e quartieri distanti.
- Velocità massima: 50 km/h.
- Sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa anche la sosta delle autovetture purché esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra.
- In carreggiata è vietata la fermata, tranne per i mezzi di trasporto pubblico.

Caratteristiche geometriche della sezione trasversale

- Strada con almeno due corsie, una per senso di marcia, con eventuale spartitraffico centrale, banchine pavimentate e marciapiedi.
- Larghezza delle corsie: 3,00 m.
- La larghezza di 3,50 m deve essere adottata sulle corsie riservate ai mezzi di trasporto pubblico.
- Larghezza minima complessiva della banchina:
 - per strada ad una corsia per senso di marcia: 0,50 m con 3,00 m di corsia;
 - per strada a senso unico: 0,50 m;
 - per strada a più corsie per senso di marcia: 0,50 m;
 - l'eventuale spartitraffico deve avere una larghezza minima di 0,50 m.
- Larghezza minima del marciapiede 1,50 m.

Caratteristiche geometriche di tracciato

- Velocità minima di progetto: 40 km/h.
- Pendenza trasversale massima in curva: 3,5%.
- Raggio planimetrico minimo: 51 m.
- Pendenza longitudinale massima: 8 %.

Organizzazione delle intersezioni stradali e degli accessi alle proprietà private

- Le eventuali intersezioni a raso con strade extraurbane secondarie possono essere con precedenza a destra provviste di corsie di accelerazione, di decelerazione e di accumulo, semaforizzate, o con rotatoria.
- Sono ammessi gli accessi diretti a proprietà private.
- La distanza tra gli accessi privati e le intersezioni deve essere non inferiore ai 12 m. È possibile autorizzare distanze inferiori per i passi carrabili esistenti se risulta tecnicamente impossibile procedere all'adeguamento alla normativa vigente.

Attraversamenti pedonali

- Tipi di attraversamento: anche non semaforizzati.
- Distanza massima tra gli attraversamenti: 200 m.
- Lunghezza minima zebratura: 3,00 m.
- Ubicazione preferenziale: all'intersezione.
-

2.3. Strada secondaria di quartiere (E)

Funzione preminente e componenti di traffico ammesse

- Funzione di collegamento sia tra settori e quartieri limitrofi, sia tra zone estreme di un medesimo quartiere. Rientrano in questa categoria, in particolare, le strade destinate a servire gli insediamenti principali urbani e di quartiere, attraverso gli opportuni elementi viari complementari.
- Velocità massima: 50 km/h.
- Sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa la sosta delle autovetture purché esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra.
- Per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

Caratteristiche geometriche della sezione trasversale

- Strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi.
- Larghezza delle corsie: 3,00 m.
- La larghezza di 3,50 m deve essere adottata sulle corsie riservate ai mezzi di trasporto pubblico.
- Larghezza minima complessiva della banchina:
 - per strada ad una corsia per senso di marcia: 0,50 m con 3,00 m di corsia;
 - per strada a senso unico: 0,50 m;
 - per strada a più corsie per senso di marcia: 0,50 m;
 - l'eventuale spartitraffico deve avere una larghezza minima di 0,50 m.
- Larghezza minima del marciapiede 1,50 m.
- Tutte le strade relative a zone produttive possono essere realizzate con dimensioni superiori a quelle previste dal regolamento viario, in quanto i mezzi circolanti necessitano di maggiore spazio per il transito e le manovre.

Caratteristiche geometriche di tracciato

- Velocità minima di progetto: 40 km/h.
- Pendenza trasversale massima in curva: 3,5%.
- Raggio planimetrico minimo: 51 m.
- Pendenza longitudinale massima: 8 %.

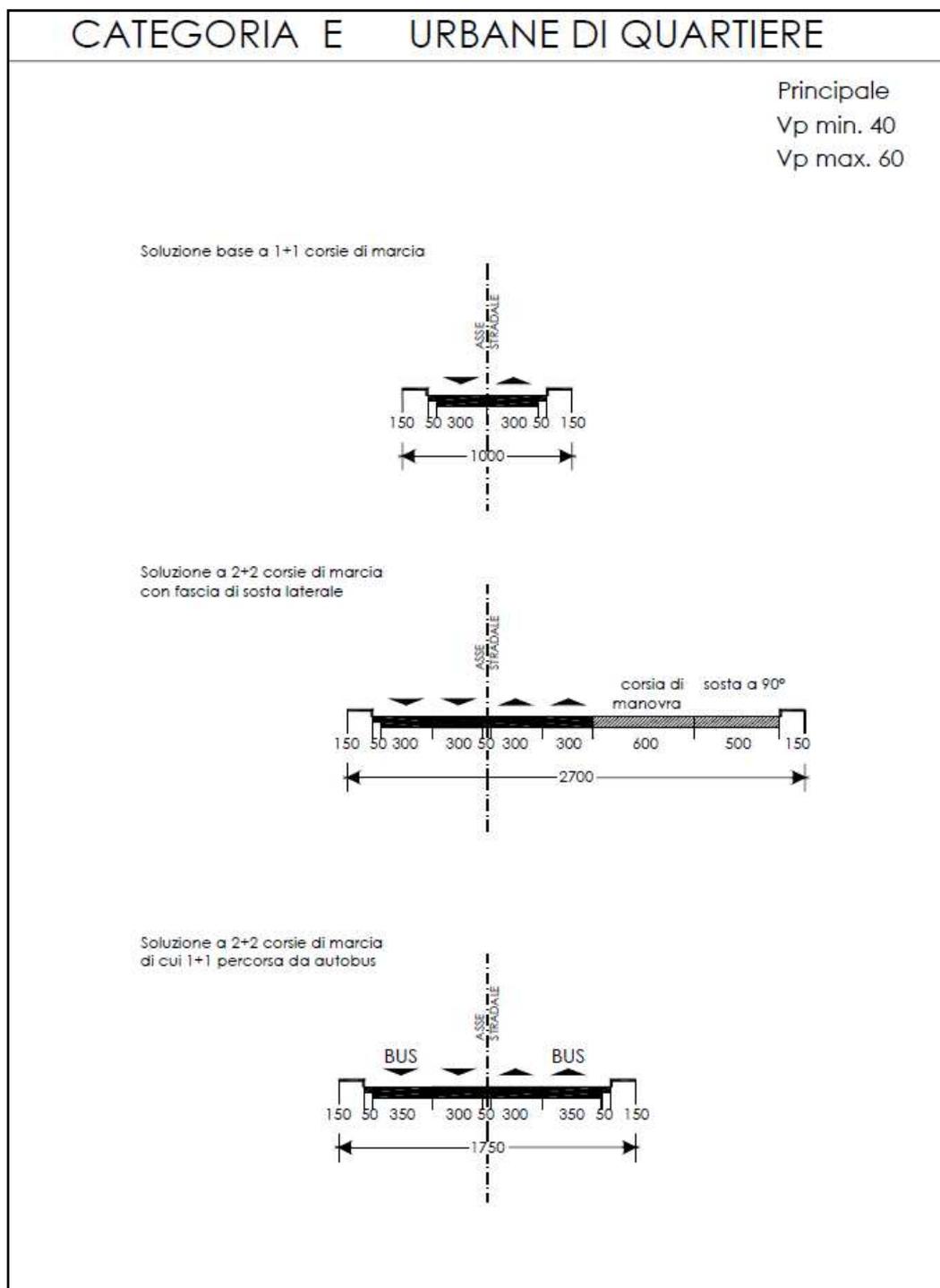
Organizzazione delle intersezioni stradali e degli accessi alle proprietà private

- Tipi di intersezione: a raso anche non semaforizzate.
- Sono ammessi gli accessi diretti a proprietà private.
- La distanza tra gli accessi privati e le intersezioni deve essere non inferiore ai 12 m. È possibile autorizzare distanze inferiori per i passi carrabili esistenti se risulta tecnicamente impossibile procedere all'adeguamento alla normativa vigente.

Attraversamenti pedonali

- Tipi di attraversamento: anche non semaforizzati.

- Distanza massima tra gli attraversamenti: 200 m.
- Lunghezza minima zebra: 3,00 m.
- Ubicazione preferenziale: all'intersezione.





2.4. Strada urbana secondaria locale residenziale (F)

Funzione preminente e componenti di traffico ammesse

- A servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati.
- Velocità massima: 50 km/h.
- Su di esse è ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo se le dimensioni delle corsie e la geometria dell'asse risultano commisurate con le esigenze dei veicoli.
- E' ammessa la sosta a lato strada senza corsia di manovra.

Caratteristiche geometriche della sezione trasversale

- Strada ad unica carreggiata con marciapiedi ed eventuali banchine pavimentate.
- Larghezza della carreggiata: 9,00 m o 8,50 m per strade a doppio senso di marcia; 3,50 m per strade a senso unico.
- Tutte le strade relative a zone produttive possono essere realizzate con dimensioni superiori a quelle previste dal regolamento viario, in quanto i mezzi circolanti necessitano di maggiore spazio per il transito e le manovre.

Caratteristiche geometriche di tracciato

- Velocità minima di progetto: 40 km/h.
- Raggio planimetrico minimo: 19 m.
- Pendenza longitudinale massima: 10 %.

Organizzazione delle intersezioni stradali e degli accessi alle proprietà private

- Tipi di intersezione: a raso anche non semaforizzate.
- Sono ammessi gli accessi diretti a proprietà private.
- La distanza tra gli accessi privati e le intersezioni deve essere non inferiore ai 12 m. È possibile autorizzare distanze inferiori per i passi carrabili esistenti se risulta tecnicamente impossibile procedere all'adeguamento alla normativa vigente.

Attraversamenti pedonali

- Tipi di attraversamento: anche non semaforizzati.
- Distanza massima tra gli attraversamenti: 200 m.
- Lunghezza minima zebra: 3,00 m.
- Ubicazione preferenziale: all'intersezione.



2.5. Strada urbana secondaria locale centro storico (F)

Funzione preminente e componenti di traffico ammesse

- A servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati.
- Velocità massima: 50 km/h.
- Su di esse è ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo se le dimensioni delle corsie e la geometria dell'asse risultano commisurate con le esigenze dei veicoli.
- E' ammessa la sosta a lato strada senza corsia di manovra.

Caratteristiche geometriche della sezione trasversale

- Strada ad unica carreggiata con marciapiedi ed eventuali banchine pavimentate.
- Larghezza della carreggiata: 9,00 m o 8,50 m per strade a doppio senso di marcia; 3,50 m per strade a senso unico.
- Tutte le strade relative a zone produttive possono essere realizzate con dimensioni superiori a quelle previste dal regolamento viario, in quanto i mezzi circolanti necessitano di maggiore spazio per il transito e le manovre.

Caratteristiche geometriche di tracciato

- Velocità minima di progetto: 40 km/h.
- Raggio planimetrico minimo: 19 m.
- Pendenza longitudinale massima: 10 %.

Organizzazione delle intersezioni stradali e degli accessi alle proprietà private

- Tipi di intersezione: a raso anche non semaforizzate.
- Sono ammessi gli accessi diretti a proprietà private.
- La distanza tra gli accessi privati e le intersezioni deve essere non inferiore ai 12 m. È possibile autorizzare distanze inferiori per i passi carrabili esistenti se risulta tecnicamente impossibile procedere all'adeguamento alla normativa vigente.

Attraversamenti pedonali

- Tipi di attraversamento: anche non semaforizzati.
- Distanza massima tra gli attraversamenti: 200 m.
- Lunghezza minima zebra: 3,00 m.
- Ubicazione preferenziale: all'intersezione.

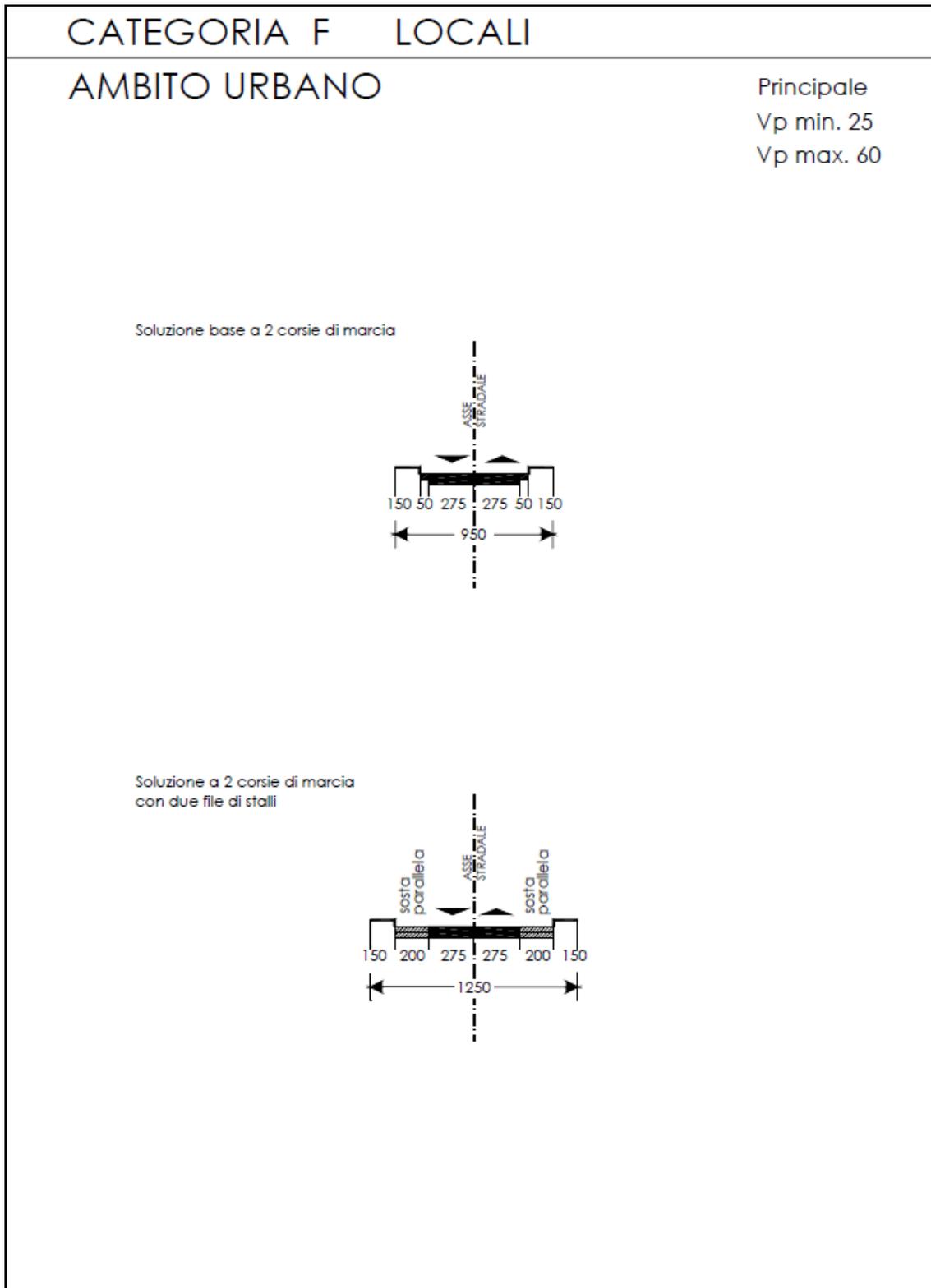


Figura 3 categoria F Locali



3. ISOLE AMBIENTALI, ZONE “30”, ZTL

Si definiscono “isole ambientali” quegli ambiti urbani serviti per lo più da strade locali, all’interno o ai bordi della maglia della viabilità principale, finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani. In tali ambiti, si prevedono movimenti veicolari relativi ai tratti iniziali e terminali di ogni spostamento urbano, oltre alla sosta dei veicoli e alla circolazione ciclabile e pedonale. All’interno di questi ambiti, al fine della tutela della qualità della vita e dell’ambiente, si possono adottare provvedimenti per il controllo della circolazione e della velocità:

- Zone a Traffico Limitato (ZTL), con le quali si vuole limitare il numero dei mezzi in circolazione in una determinata area;
- Zone 30, con le quali si impone un limite di velocità pari a 30 km/h;
- Aree pedonali, o spazi destinati al solo transito pedonale e quindi dirette alla tutela dei luoghi centrali come le piazze o i borghi antichi.

Nelle ZTL e nelle Zone 30, per indurre un comportamento stradale più rispettoso e sicuro nei confronti degli utenti della strada, possono essere realizzati anche opportuni sistemi di rallentamento dei veicoli consistenti in restringimenti della carreggiata, innalzamenti, rotonde. Questi apprestamenti, in particolare, potranno essere posizionati agli “ingressi” delle varie zone per segnalarne l’ambito. Tutti gli accorgimenti previsti dovranno uniformarsi alle prescrizioni previste negli articoli del presente Regolamento.

4. INTERSEZIONI

4.1. Principi e disposizioni generali

I criteri per la costruzione delle intersezioni stradali dovranno fare riferimento al D.M. 19.04.2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali". Le nuove intersezioni, così come qualsiasi tipo di collegamento tra carreggiate, si realizzano solo tra strade della medesima categoria, oppure di categoria contigua. Per le intersezioni esistenti, l'obiettivo cui tendere è quello di ridurre progressivamente le soluzioni in contrasto con il principio sopra descritto. Nel caso in cui non sia possibile, per situazioni preesistenti, rispettare tale principio, dovrà essere posta particolare cura nella identificazione delle soluzioni di intersezione al fine di ridurre gli effetti derivanti dalla differenza tipologica di strade confluenti.

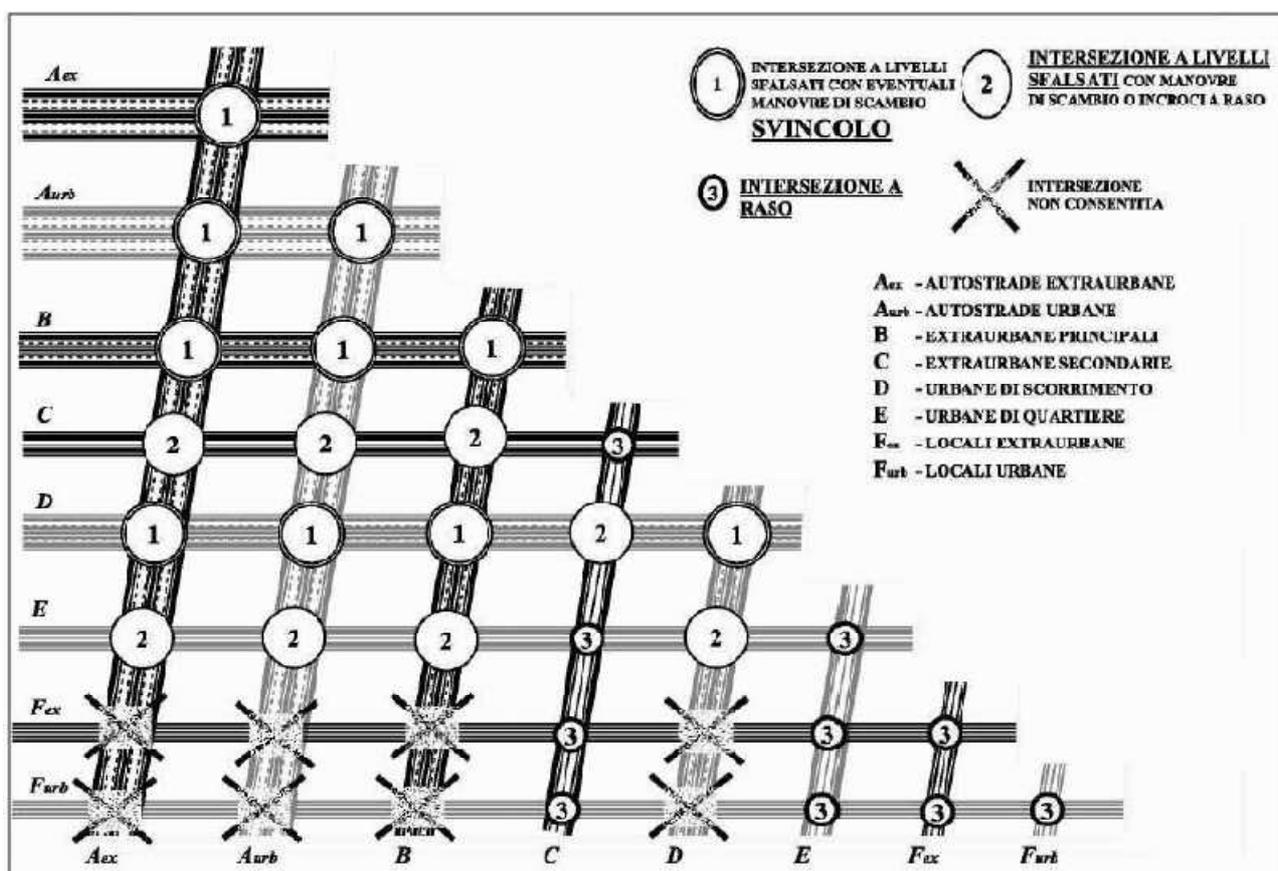


Figura 4 - Organizzazione delle reti stradali e definizione delle intersezioni ammesse

4.2. Occupazioni permanenti in corrispondenza delle intersezioni

Sulle isole spartitraffico, ubicate nell'area delle intersezioni, non sono consentite occupazioni di suolo pubblico quali: distributori carburanti, chioschi, edicole, cabine telefoniche, impianti pubblicitari, ecc.. Sono ammesse esclusivamente le installazioni riguardanti la segnaletica stradale e di direzione riferita a località, uffici e/o servizi di rilevante interesse pubblico, l'illuminazione pubblica e gli impianti semaforici.

4.3. Raggi di curvatura alle intersezioni

I raggi di curvatura alle intersezioni sono definiti con il duplice obiettivo di evitare l'invasione della corsia opposta da parte dei veicoli in svolta a destra e di contenere la velocità. Fermo restando il rispetto degli obiettivi generali, dei principi sopra enunciati e le eventuali diverse disposizioni di altri Enti proprietari di strade confluenti, nelle intersezioni urbane i raggi di curvatura potranno generalmente variare tra m 2,50 e m 6,00. Il progettista dovrà verificare la correttezza dei raggi di curvatura proposti mediante l'utilizzo di sagome di ingombro.

4.4. Intersezioni a rotatoria

4.4.1. Definizioni

Le rotatorie identificano un particolare tipo di organizzazione delle intersezioni stradali a raso dove i punti di conflitto principali fra le correnti (tipicamente le incidenze a 90°) sono sostituiti da semplici manovre di confluenza e diversione attorno ad un anello con circolazione a senso unico.

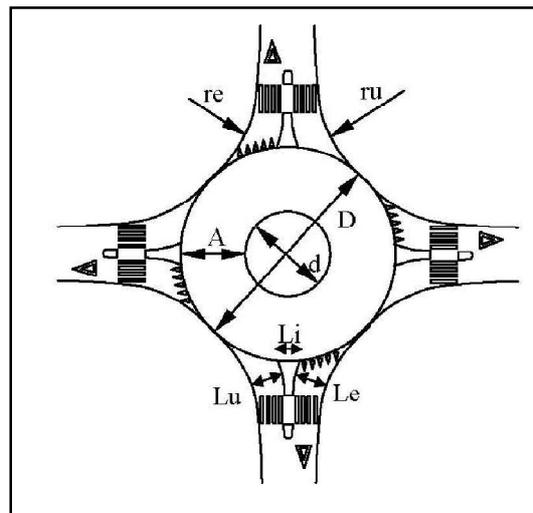


Figura 5 - Intersezione a rotatoria

4.4.2. Regolamentazione

Il funzionamento delle rotatorie è basato sulla regola generale della precedenza al traffico circolante nell'anello. Questa regola è ormai di uso generalizzato in molti paesi europei ed ha dimostrato di possedere notevoli vantaggi in termini di sicurezza e di capacità, in ragione delle ridotte velocità indotte nella zona di scambio e delle condizioni ideali di visibilità per la manovra di immissione. La precedenza all'anello elimina completamente il problema dell'autosaturazione della rotatoria in presenza di domanda di traffico temporaneamente eccedente la capacità. Non sono pertanto da considerare rotatorie ai sensi del presente



regolamento le intersezioni simili in quanto a geometria, ma gestite secondo la regola di precedenza al traffico entrante.

4.4.3. Ambiti di applicazione

Le rotatorie sono utilizzabili, salvo le controindicazioni più avanti descritte, sia in ambito urbano che suburbano od extraurbano, ove risulti opportuna una moderazione delle velocità e/o in corrispondenza di zone di transizione tra diversi ambiti urbanistici. Quando la componente delle svolte a sinistra è elevata la regolazione con rotatoria risulta generalmente più vantaggiosa, in termini di capacità, di una regolazione semaforica. Volumi entranti (somma dei bracci) dell'ordine dei 2000 veicoli/h sono compatibili con rotatorie con singole corsie all'ingresso ed all'anello.

Valutazioni di ordine estetico e funzionale possono suggerire l'inserimento di rotatorie per la caratterizzazione urbanistica ed ambientale dei siti. Fra i vantaggi registrati dall'uso delle rotatorie si segnalano notevoli benefici in termini di sicurezza (minor numero e minore gravità degli incidenti), in termini di emissioni (per la maggiore fluidità e regolarità del deflusso). La rotatoria induce comportamenti di guida meno aggressivi. Si possono trarre notevoli vantaggi anche nel tipo e nella quantità della segnaletica.

4.4.4. Controindicazioni

Le rotatorie sono controindicate in presenza di una struttura del traffico poco omogenea (netta prevalenza di poche manovre) e in presenza di vincoli geometrici di tipo planimetrico ed altimetrico (pendenze accentuate). Possono presentare delle controindicazioni quando sono inserite in un percorso con coordinamento semaforico (onde verdi). Occorre considerare che la circolazione su una rotatoria di piccolo diametro è generalmente poco confortevole per gli utenti degli autobus. Le rotatorie presentano problemi funzionali se sono posizionate a monte di intersezioni con elevata probabilità di produrre accodamenti che limitano o impediscono il normale deflusso delle uscite dalla rotatoria.

4.4.5. Tipologia

Si considerano tre tipologie fondamentali di rotatorie in base al diametro della circonferenza esterna:

- rotatorie convenzionali con diametro esterno compreso tra 40 e 50 m;
- rotatorie compatte con diametro esterno compreso tra 25 e 40 m;
- mini rotatorie con diametro esterno compreso tra 14 e 25 m.

Per sistemazioni con "circolazione rotatoria", che non rientrano nelle tipologie su esposte, il dimensionamento e la composizione geometrica debbono essere definiti con il principio dei tronchi di scambio tra due bracci contigui. In questi casi le immissioni devono essere organizzate con appositi dispositivi.

Un ulteriore elemento distintivo tra le tre tipologie fondamentali di attrezzatura rotatoria è rappresentato dalla sistemazione dell'isola circolare centrale, che può essere resa in parte

transitabile per le manovre dei veicoli pesanti, nel caso di mini-rotatorie con diametro esterno compreso fra 25 e 18 m, mentre 10 diventa completamente per quelle con diametro compreso fra 18 e 14 m; le rotatorie compatte sono invece caratterizzate da bordure non sormontabili dell'isola centrale.

In ambito extraurbano l'adozione di mini rotatorie viene limitata agli incroci tipo F/F tra strade locali, mentre le rotatorie compatte sono consentite per gli incroci tipo C/C, C/F, F/C.

Un'intersezione stradale risolta a rotatoria va accompagnata lungo i rami di approccio da idonea segnaletica, se necessario anche integrativa rispetto a quella di preavviso, e da eventuali ulteriori strumenti di regolazione della velocità.

Elemento modulare	Diametro esterno della rotatoria (m)	Larghezza corsie (m)
Corsie nella corona rotatoria (*), per ingressi ad una corsia	≥ 40	6,00
	Compreso tra 25 e 40	7,00
	Compreso tra 14 e 25	7,00 - 8,00
Corsie nella corona rotatoria (*), per ingressi a più corsie	≥ 40	9,00
	< 40	8,50 - 9,00
Bracci di ingresso (**)		3,50 per una corsia 6,00 per due corsie
Bracci di uscita (*)	< 25	4,00
	≥ 25	4,50

(*) deve essere organizzata sempre su una sola corsia.
(**) organizzati al massimo con due corsie.

Tabella 7 - Dimensionamento degli elementi delle rotatorie

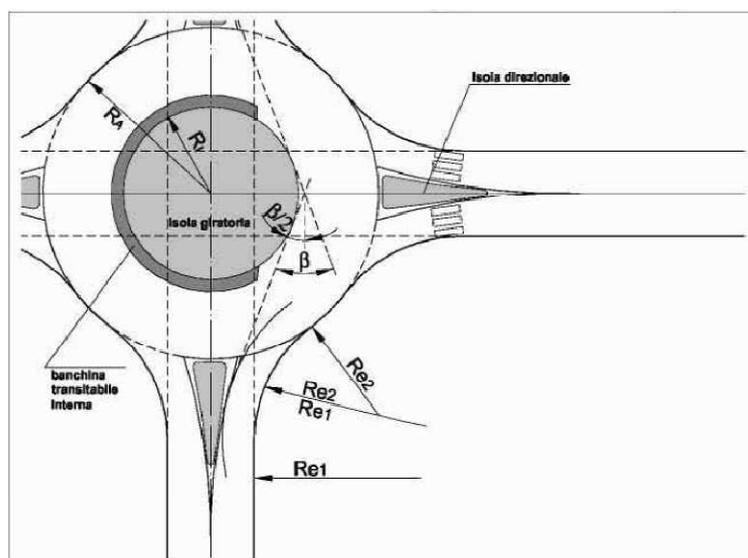


Figura 6 - Elementi di progetto della rotatoria

4.4.6. Geometria delle rotatorie

Il criterio principale per definire la geometria delle rotatorie riguarda il controllo della deviazione delle traiettorie in attraversamento del nodo.

Per impedire l'attraversamento di un'intersezione a rotatoria ad una velocità non adeguata, è necessario che i veicoli siano deviati per mezzo dell'isola centrale. La valutazione del valore della deviazione viene effettuata per mezzo dell'angolo di deviazione β (vedi Figura 6).

Per determinare la tangente al ciglio dell'isola centrale corrispondente all'angolo di deviazione β , bisogna aggiungere al raggio di entrata R_{e2} un incremento pari a 3,50 m. Per ciascun braccio di immissione si raccomanda un valore dell'angolo di deviazione β di almeno 45° .

4.4.7. Attraversamenti pedonali

La sicurezza degli attraversamenti pedonali richiede l'attuazione di alcuni accorgimenti. Evitare il sovradimensionamento della larghezza delle entrate e soprattutto delle uscite. Realizzare gli attraversamenti con rifugio centrale nell'isola separatrice di larghezza pari ad almeno 1,5m. Il rifugio per i pedoni può essere ridotto, o eccezionalmente, omesso per le rotatorie delle classi D ed E. Salvo casi particolari l'attraversamento viene posizionato ad una distanza di circa 4-5m dalla linea di precedenza (dietro il primo veicolo in fase di ingresso in rotatoria). Eventuali canalizzazioni dei flussi pedonali, finalizzate ad evitare gli attraversamenti su percorsi non protetti, non devono mascherare la presenza del pedone (in particolare dei bambini) agli automobilisti. Il problema si presenta soprattutto per i pedoni sull'isola salvagente rispetto ai veicoli in uscita dalla rotatoria. Analoga considerazione vale per la collocazione della segnaletica verticale.

4.4.8. Altre componenti veicolari

Allo scopo di favorire la circolazione dei velocipedi, in presenza di notevoli volumi e nelle rotatorie di diametro esterno di 30-50m, è possibile prevedere la realizzazione di bande ciclabili, fortemente connotate (pavimentazione differenziata o colorata), in continuità con entrate ed uscite anch'esse separate. Le rotatorie con diametro esterno inferiore a 28m sono da evitare in presenza di traffico pesante e sulle linee di trasporto pubblico. Sono da evitare le fermate dei bus immediatamente a ridosso di un'uscita, salvo la presenza di un apposito slargo che però può presentare problemi di visibilità nella fase di immissione in partenza dalla fermata. Sono pertanto da preferire le fermate posizionate agli ingressi, eventualmente seguite da un tratto di corsia riservata per l'ingresso in rotatoria.

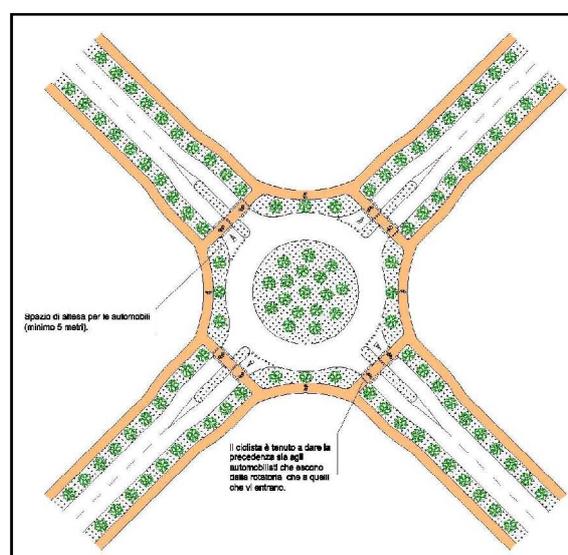


Figura 7 - Piste ciclabili



4.4.9. Accorgimenti in fase di realizzazione

Il funzionamento di una rotatoria è particolarmente sensibile al tipo di comportamento degli utenti che risulta condizionato da diversi fattori. Giocano un ruolo importante sia le caratteristiche tecniche (geometriche e funzionali) della singola intersezione, sia le caratteristiche del contesto urbanistico e viario in cui è inserita nonché le caratteristiche e le abitudini dell'utenza le quali variano da città a città e si modificano con il tempo. Per queste ragioni, la fase di concezione ed attuazione di una rotatoria non può trascurare la necessità di effettuare le opportune osservazioni sulle caratteristiche comportamentali degli utenti, prevedendo eventualmente la realizzazione dell'impianto passando attraverso una fase di allestimento e materializzazione geometrica di tipo provvisorio, suscettibile di essere verificata ed eventualmente aggiustata prima di assegnarle l'assetto definitivo.

5. DISPOSIZIONI VARIE

5.1. Sosta e fermata

Gli stalli per la sosta degli autoveicoli possono essere realizzati a “pettine”, a “spina” e “longitudinali”, nel rispetto delle caratteristiche dimensionali riportate negli schemi successivi. La fermata e la sosta sono vietate sulla corrispondenza delle aree d’intersezione e in prossimità delle stesse a meno di 5 metri dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, salvo diversa segnalazione.

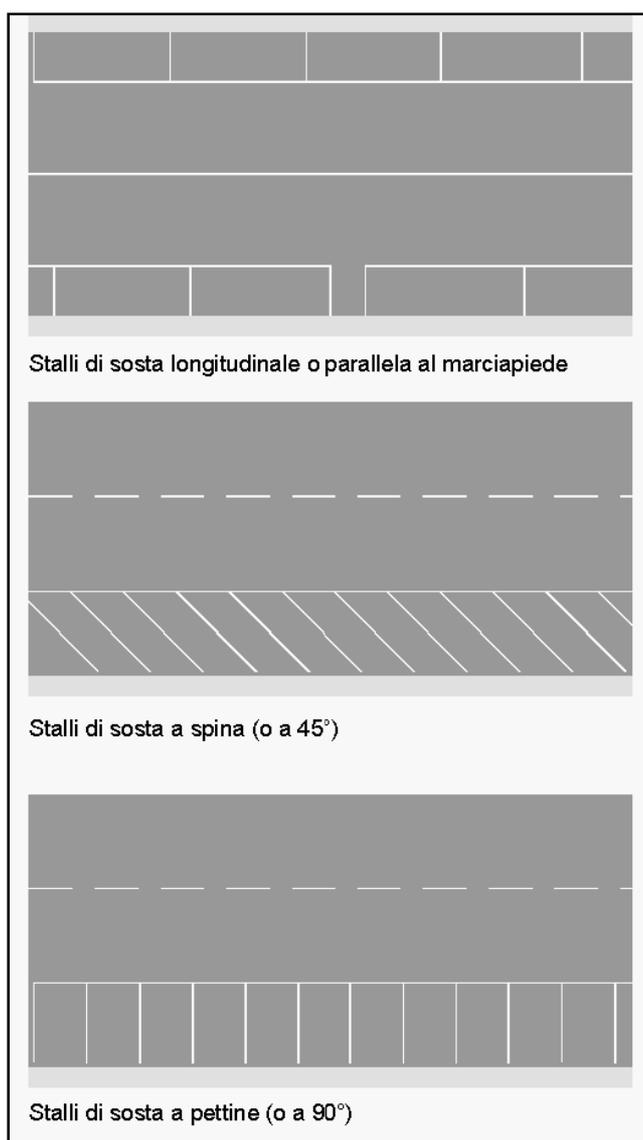


Figura 8 - Delimitazione stalli di sosta

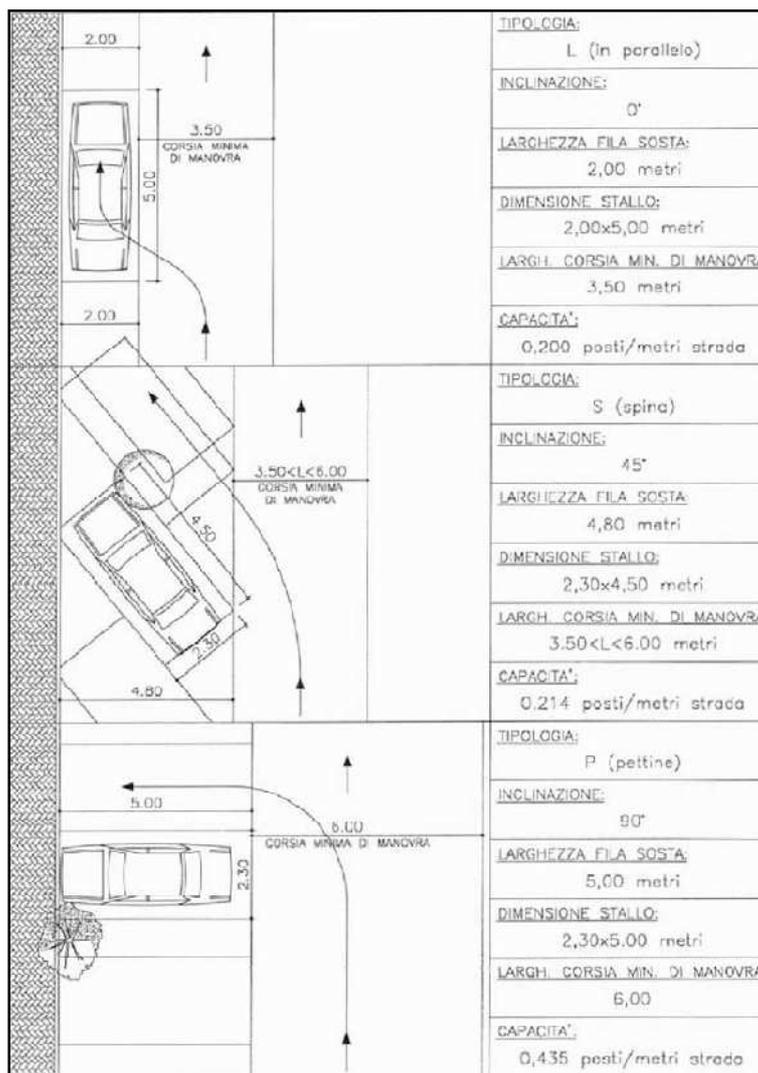


Figura 9 - Stalli di sosta

5.2. Parcheggi per disabili

Negli schemi successivi sono riportati gli schemi tipo di parcheggi per disabili in base alla disposizione degli stalli per la sosta. Nelle aree di parcheggio devono essere previsti, nella misura di 1 ogni 50 o frazione di 50, posti auto di larghezza non inferiore a m 3,20, e riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili. Nelle aree di sosta a parcheggio pubblico deve essere riservato almeno un parcheggio in prossimità di aree pedonali e di edifici aperti al pubblico. Se il parcheggio si trova ad un piano diverso da quello del marciapiede il collegamento con lo stesso deve avvenire con opportune rampe.

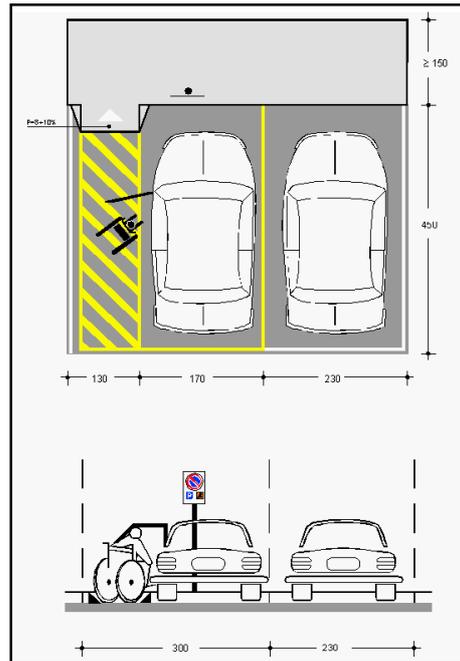


Figura 10 - Stalli di sosta per i disabili

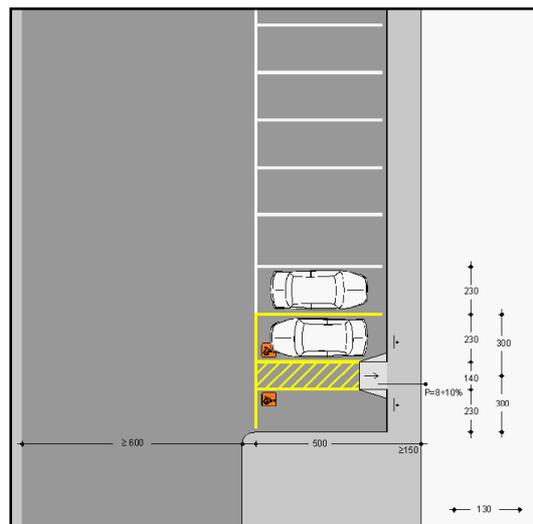


Figura 11 - Stalli di sosta per i disabili

5.3. Fermate bus

Nelle immagini successive sono riportati alcuni schemi tipo per la fermata bus. La fermata deve essere facilmente accessibile da tutti ed opportunamente segnalata. Gli arredi della fermata devono essere preferibilmente posizionati in una zona attrezzata esterna al percorso pedonale. Se, per carenze infrastrutturali della strada, la pensilina trova collocazione sul percorso pedonale, tra il bordo esterno del percorso pedonale verso la carreggiata e il più vicino ingombro verticale della pensilina deve essere garantita una distanza minima di 1,00 m. Si deve garantire sempre un buon livello di illuminazione in prossimità della fermata. Gli attraversamenti localizzati presso la fermata del bus, qualora non regolati da semaforo, devono sempre essere collocati posteriormente alla fermata del bus. Le fermate situate in

corrispondenza delle aree di intersezione, sono poste, di massima, dopo l'area di intersezione, ad una distanza non minore di 20 m. Potranno essere ammesse distanze inferiori ai 20 metri per particolari motivazioni e previo accordo con il Settore Mobilità e Traffico.

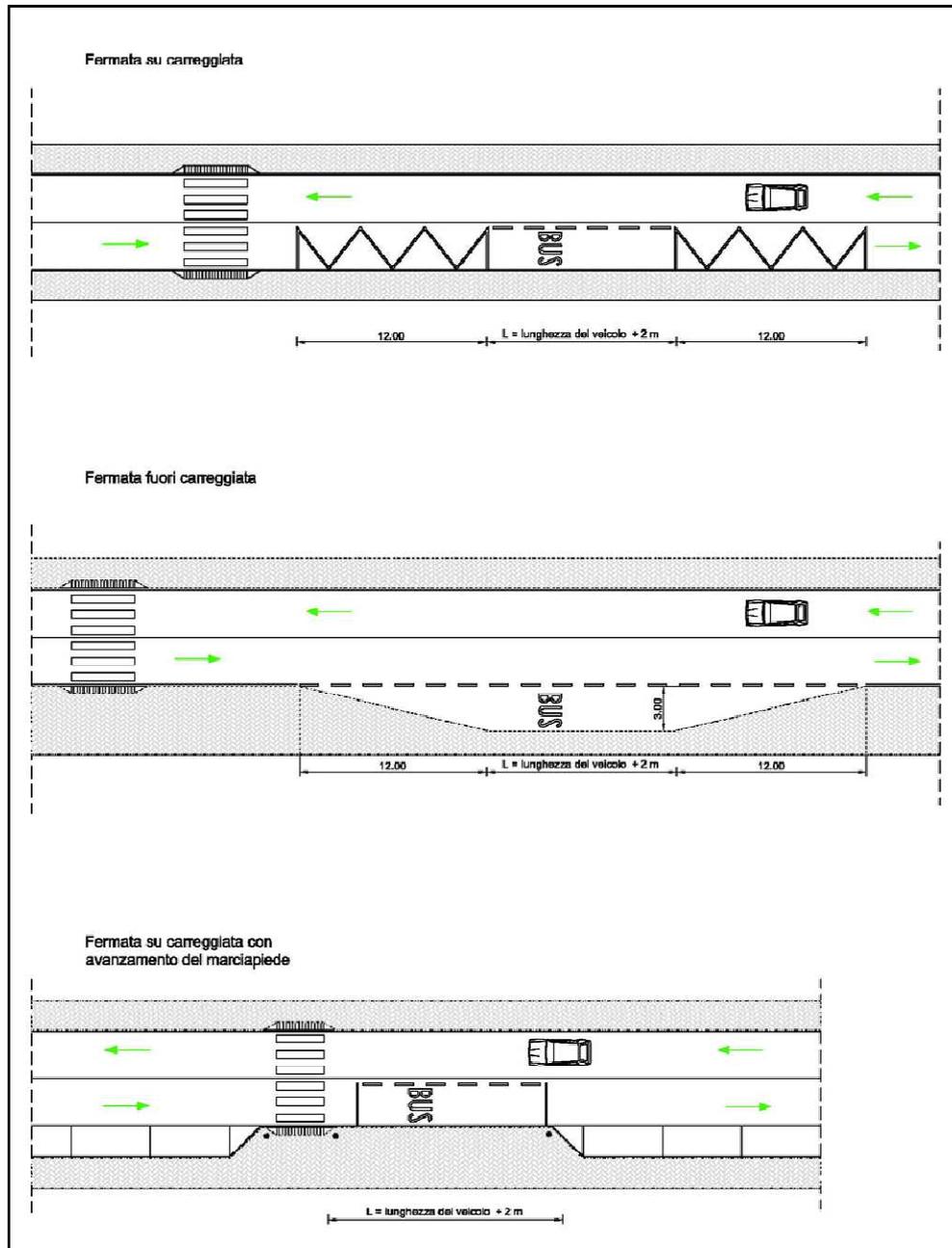


Figura 12 - Fermate BUS

5.4. Attraversamenti pedonali

Gli attraversamenti fanno parte di percorsi che hanno la stessa dignità e riconoscibilità di quelli veicolari. Di norma, sulle strade ove è consentita la sosta, gli attraversamenti pedonali vanno trattati avendo cura di migliorare la visibilità reciproca veicolo pedone, mediante la realizzazione di segnaletica orizzontale a zigzag o, preferibilmente, mediante la realizzazione di penisole poste in corrispondenza dell'attraversamento medesimo. Gli attraversamenti pedonali vanno previsti, il più possibile, in corrispondenza ed in continuità degli itinerari pedonali che devono servire. Nella progettazione degli itinerari pedonali e dei relativi attraversamenti stradali il progettista dovrà verificare ed ottenere il massimo livello di visibilità possibile. Gli itinerari pedonali devono essere progettati e/o adeguarsi alle norme per l'abbattimento delle barriere architettoniche. Le distanze tra gli attraversamenti pedonali dovranno adeguarsi alle seguenti regole di carattere generale:

- nelle strade urbane principali a non meno di 200 m;
- nelle strade di quartiere a non meno di 200 m;
- nelle strade locali a non meno di 200 m;

sono ammesse distanze inferiori in presenza di: intersezioni stradali, edifici o aree di elevato interesse pubblico (scuole, ospedali, centri commerciali, ecc.), fermate del trasporto pubblico e scolastico.

5.5. Passi carrabili

I passi carrabili con accesso diretto sulla strada sono ammessi solo su strade di quartiere o locali. Negli altri casi il raccordo con la strada può avvenire solo tramite carreggiate di servizio attrezzate con idonei varchi. Nel caso di aree o di edifici per la sosta aventi capienza superiore a 200 posti auto, occorre prevedere la separazione degli ingressi e delle uscite, con rami a senso unico ciascuno della larghezza minima di 3,00 m. In quest'ultimo caso, inoltre, la minima distanza tra i passi carrabili e l'area di intersezione deve essere non inferiore a 30 m nel caso di affaccio su strada a doppio senso di circolazione; altresì, il passo carrabile deve essere adeguatamente illuminato, avendo cura di evitare fenomeni di abbagliamento. La pavimentazione del marciapiede nel tratto attraversato dal passo carrabile deve essere eseguita con l'impiego di materiale diverso per tipo e/o per colore. In genere gli accessi pedonali alle proprietà devono essere distinti da quelli carrabili. In presenza di insediamenti suscettibili di affollamento (scuole, ospedali, teatri, cinematografi, grandi magazzini, ecc.), il passo carrabile e l'accesso pedonale devono essere fisicamente separati.

5.6. Elementi per la moderazione del traffico

Definizione

Gli elementi per la moderazione del traffico sono costituiti da variazioni della pavimentazione o della geometria della strada, realizzati con lo scopo di indurre gli automobilisti a una guida più rispettosa delle norme di circolazione e di sicurezza stradale.

Bande trasversali

Su tutte le strade, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione.

Dossi

I dossi artificiali possono essere posti in opera solo su strade locali e, in casi di particolare necessità, anche su strade interzonalì. Ne è vietato l'impiego sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento. Per le specifiche tecniche si rinvia all'art.179 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada.

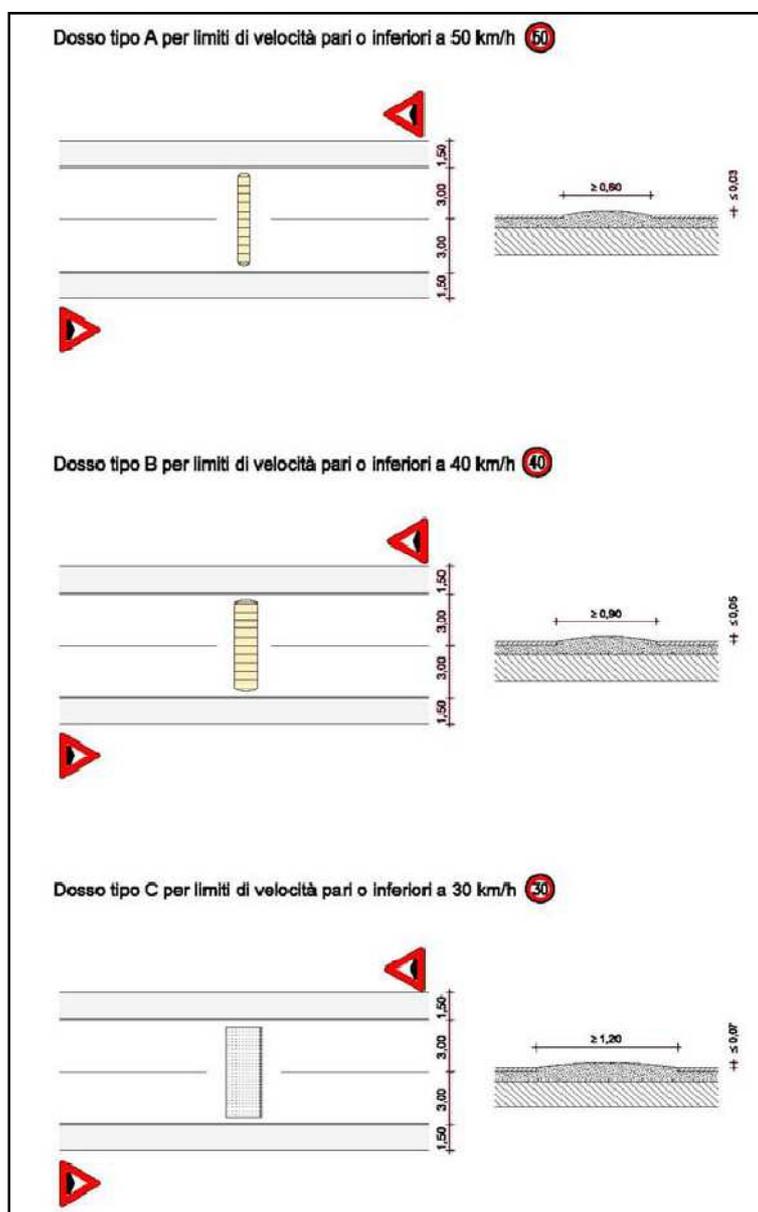


Figura 13 - Dossi artificiali

Innalzamenti della carreggiata

Il rialzo della carreggiata si ottiene modificando il profilo longitudinale della strada. L'innalzamento della pavimentazione stradale può essere realizzato in zone particolarmente problematiche come per esempio le intersezioni o in prossimità di passaggi pedonali.

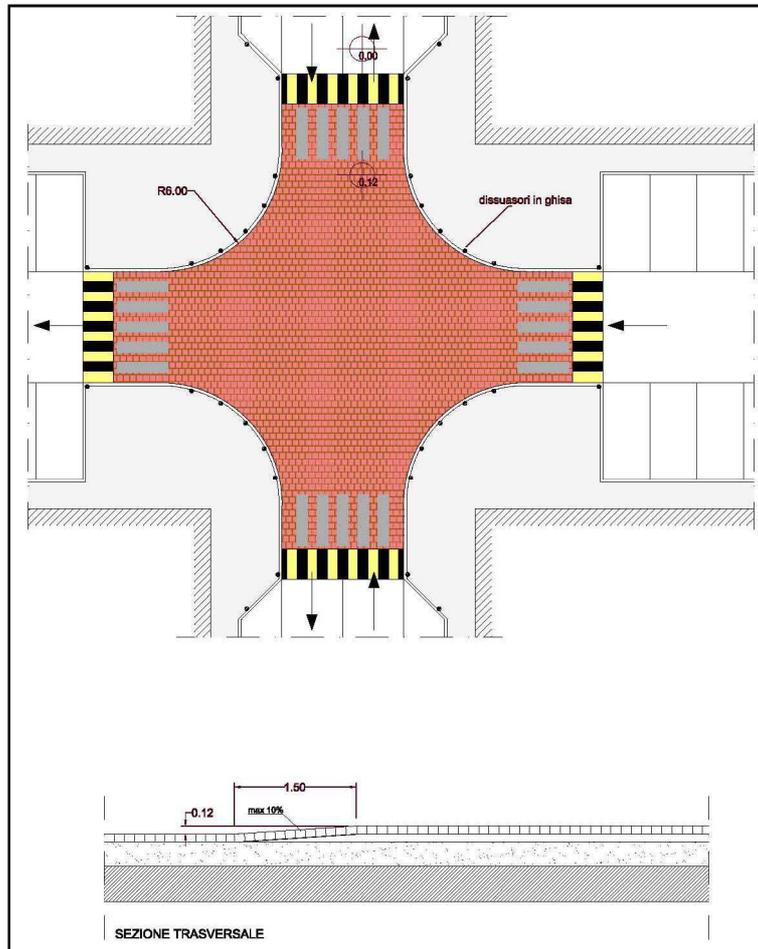


Figura 14 - Intersezione rialzata

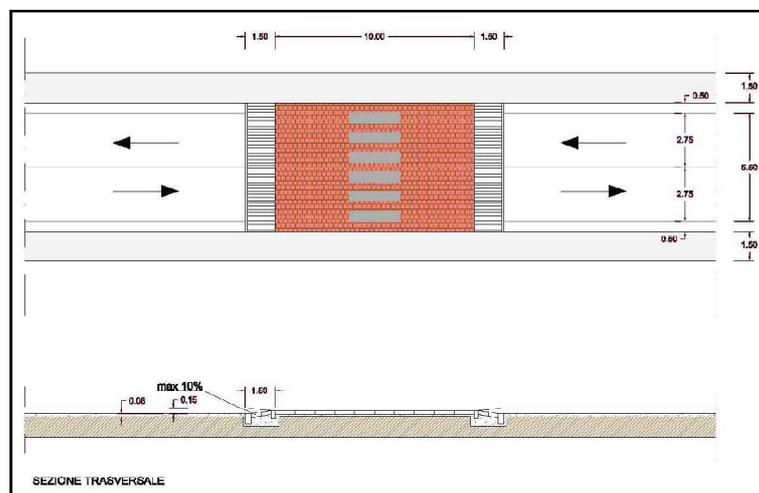


Figura 15 - Attraversamento pedonale rialzato



Chicane

La moderazione della velocità è in molti casi necessaria quando si affrontano dei lunghi rettili o si è in prossimità di luoghi particolarmente affollati (scuole, zone pedonali, etc.). Per questo, soprattutto nei casi in cui non è possibile disporre di altri strumenti di moderazione, nelle strade interquartiere fino a quelle locali si possono realizzare opportuni disassamenti delle corsie rispetto all'asse stradale al fine di indurre un rallentamento di tutti i veicoli e quindi aumentare le condizioni di sicurezza della strada.

Strettoie

Su strade locali e interzonali si possono realizzare opportuni restringimenti puntuali della carreggiata fino ad una larghezza minima di 2,75 m per le strade locali e 3,25 m per quelle interzonali. La lunghezza massima della strettoia è di 10 m. Tali restringimenti devono essere regolati con senso unico alternato. L'applicazione delle strettoie sugli itinerari percorsi dal trasporto pubblico è da valutare con particolare attenzione.

5.7. Criteri generali sulle occupazioni delle sedi stradali

Definizioni e comportamenti generali

Le occupazioni di spazi e aree pubbliche possono essere di tipo permanente o temporaneo, definendo le prime come occupazioni di carattere stabile, effettuate a seguito del rilascio di un atto di concessione, aventi durata non inferiore a un anno e che comportano o meno l'esistenza di manufatti o impianti. Si definiscono invece temporanee le occupazioni con durata inferiore all'anno. Il presente Regolamento Viario indica le norme generali di carattere operativo affinché, in seguito all'occupazione di spazi, non vengano meno le condizioni di sicurezza per tutte le categorie di fruitori della strada. Sono comunque esaminate le sole occupazioni che possono produrre effetti sulla viabilità pedonale e veicolare circostante.

Impianti pubblicitari

Ogni occupazione del suolo pubblico da parte di impianti pubblicitari di qualsiasi genere deve essere autorizzata dall'Amministrazione comunale. Il rilascio dell'autorizzazione è subordinato al rispetto delle norme del Codice della Strada e del suo Regolamento di esecuzione, del Regolamento Edilizio, del Regolamento del Verde, delle Prescrizioni in materia di manomissione di suolo pubblico e loro successive modificazioni. Lungo i marciapiedi è vietato installare impianti pubblicitari di qualsiasi genere, escluse le pubblicità aziendali delle fermate bus.



Sistemazioni a verde

Le sistemazioni a verde devono essere tali da non restringere la carreggiata o costituire ostacolo visivo per il pedone. L'obbligo di mantenere libero il marciapiede per una larghezza minima di 1,5 m. Tale tipo di arredo deve essere mantenuto e curato periodicamente onde evitare di nascondere o limitare la leggibilità della segnaletica, nonché di impedire alla vegetazione di invadere la sede stradale.

Punti di vendita per il commercio ambulante e mercati fissi

Le aree destinate al commercio ambulante ed ai mercati fissi che occupano sedi stradali/piazze sono stabilite dalle relative Ordinanze. Nelle revisioni periodiche della localizzazione delle aree destinate al commercio ambulante si dovrà verificare che gli spazi siano tali da determinare il minore impatto possibile sulla circolazione e sosta veicolare, non creare condizione di pericolo per la circolazione, nonché tali da garantire la massima fruibilità e sicurezza ai flussi pedonali.

Impianti tecnologici fissi

A questa categoria appartengono tutte quelle opere o infrastrutture che occupano permanentemente la sede stradale: semafori, pali di sostegno della linea elettrica, paline per il servizio pubblico, pali di sostegno della segnaletica stradale, armadi di raccolta per le utenze, cassette postali, ecc.. La collocazione di tale tipologia di impianti sulla sede stradale destinata al transito dei veicoli è, nella generalità dei casi, vietata. In assenza di marciapiede è consentito il posizionamento di tali impianti ai margini della strada, purché non siano di intralcio o pericolo alla circolazione dei veicoli e salvaguardando gli spazi minimi per il transito dei pedoni. È consentita l'ubicazione sul marciapiede, purché vengano rispettate le seguenti prescrizioni:

- il manufatto deve essere collocato in modo da garantire, di norma, uno spazio minimo di 1,50 m. per il passaggio di un pedone anche diversamente abile dotato di ausili per la deambulazione.
- solo in casi particolari e di effettiva necessità lo spazio può essere ridotto a 90 cm.
- per larghezze inferiori sono da studiare sistemi alternativi di realizzazione tali da non creare situazioni di pericolo o intralci alla viabilità pedonale;

L'iter autorizzativo per la collocazione su sede stradale di nuovi impianti tecnologici fissi e per la revisione della collocazione degli esistenti, contempla l'espressione di un parere tecnico vincolante da parte del Servizio competente.

Arredi fissi (tavoli, fioriere, ecc.)

Qualora gli arredi vengano posti su spazi pedonali, valgono le norme generali espresse al precedente punto. Nel caso in cui gli elementi vengano collocati con la finalità di interrompere il transito veicolare e, quindi, per delimitare una zona ciclo-pedonale, devono essere posizionati in mezzo alla strada, opportunamente sfalsati onde permettere il passaggio dei mezzi di soccorso, e adeguatamente segnalati affinché non generino condizioni di pericolosità. In ogni caso non devono, a giudizio dell'ente proprietario della strada limitare la visibilità in corrispondenza delle intersezioni, attraversamenti pedonali e ciclabili, accessi carrabili ecc. L'iter autorizzativo per la collocazione su sede stradale di nuovi arredi fissi e per la revisione della collocazione degli esistenti, contempla l'espressione di un parere tecnico vincolante da parte del Servizio competente.

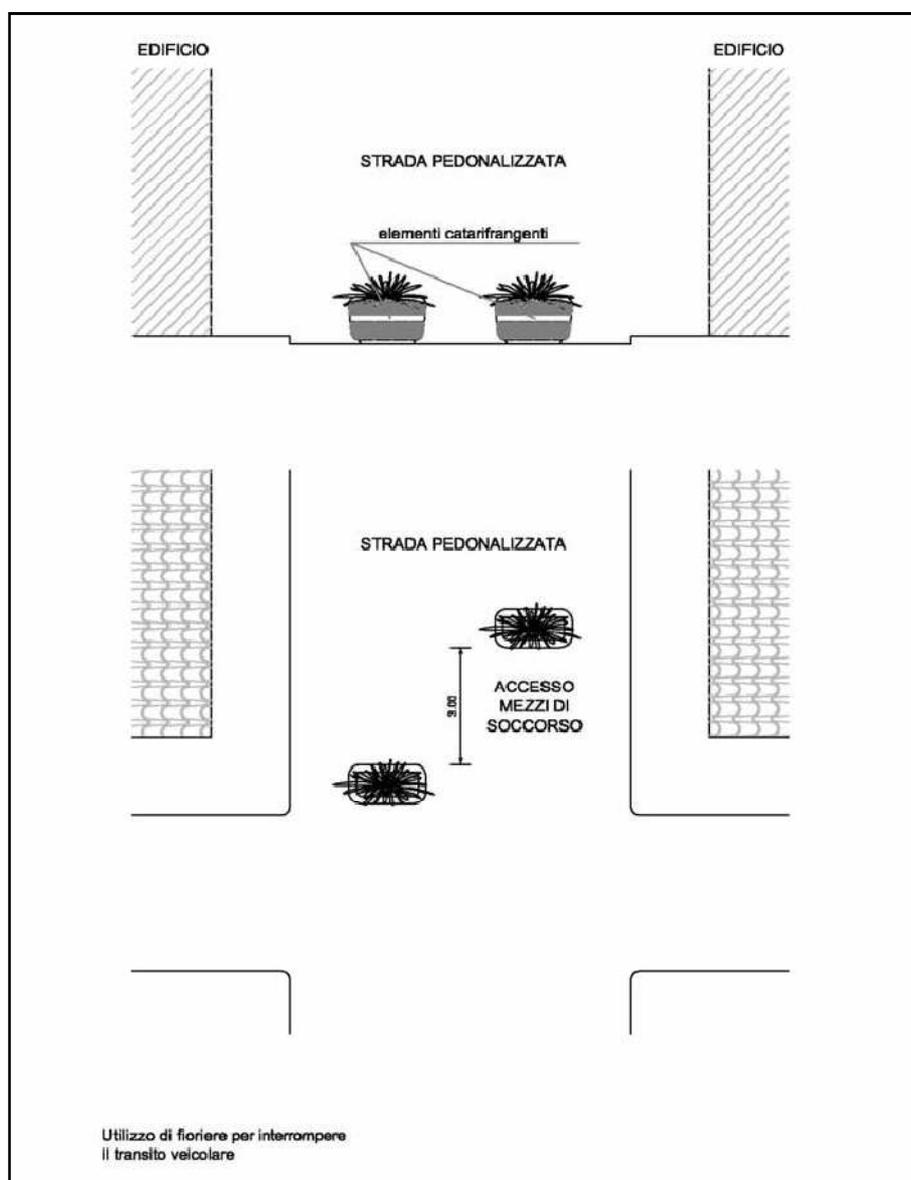


Figura 16 - Disposizione delle fioriere



Pulizia e manutenzione delle strade

Per le operazioni di pulizia delle strade, nel caso di utilizzo di macchine pulitrici, è ammesso il transito su piste ciclabili e marciapiedi delle stesse per il tempo strettamente necessario a questa attività. A tale scopo ed al fine di agevolare le operazioni di pulizia, gli elementi dissuasori messi a protezione lungo i percorsi possono essere di tipo amovibile. Le attività di pulizia delle strade devono essere programmate nell'arco della giornata in modo da creare il minimo disagio agli utenti della strada, compatibilmente con le esigenze del servizio.

Carico e scarico delle merci

In qualunque situazione e su ogni tipo di strada il carico e lo scarico delle merci deve essere effettuato senza arrecare intralcio, disagio o pericolo alla circolazione stradale. Il mezzo di trasporto interessato al carico-scarico deve sostare negli spazi destinati alla sosta o in quelli specifici per il carico-scarico, ove esistenti, senza occupare marciapiedi o piste ciclabili. Se la regolamentazione della strada non lo vieta espressamente è possibile lo scarico e il carico per brevissimo tempo (alcuni minuti) fermando il mezzo a lato strada, garantendo in ogni caso il normale deflusso veicolare e le opportune condizioni di sicurezza per la circolazione. Il Sindaco può stabilire con propria ordinanza le eventuali limitazioni di orario per effettuare dette operazioni.