



PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile PGTU – Piano Generale del Traffico Urbano Comune di Belluno

REGOLAMENTO VIARIO



SOMMARIO

Sommario	2
TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI	5
Art.1 Oggetto del regolamento	5
Art.2 Classificazione della rete stradale	5
Art.3 Efficacia del Regolamento.....	6
Art.4 Definizioni.....	6
TITOLO II - CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE URBANE: STANDARD TECNICI E FUNZIONI.....	11
Art.5 Strada di scorrimento (tipo D2)	11
5.1 Funzione della strada.....	11
5.2 Caratteristiche geometriche della sezione trasversale.....	11
5.3 Categorie veicolari ammesse al transito sulla carreggiata.....	11
5.4 Caratteristiche geometriche di tracciato	11
5.5 Organizzazione delle intersezioni	12
5.6 Regolamentazione della sosta	13
5.7 Disciplina dei passi carrai, degli attraversamenti pedonali, delle fasce di rispetto..	13
5.8 Occupazioni di suolo pubblico temporanee e permanenti	13
Art.6 Strada interquartiere (tipo DE)	17
6.1 Funzione della strada.....	17
6.2 Caratteristiche geometriche della sezione trasversale.....	17
6.3 Categorie veicolari ammesse al transito sulla carreggiata.....	17
6.4 Caratteristiche geometriche di tracciato	18
6.5 Organizzazione delle intersezioni	18
6.6 Regolamentazione della sosta	19
6.7 Disciplina dei passi carrai, degli attraversamenti pedonali, delle fasce di rispetto..	19
6.8 Occupazioni di suolo pubblico temporanee e permanenti	20
Art.7 Strada di quartiere (tipo E).....	20
7.1 Funzione della strada.....	20



7.2	Caratteristiche geometriche della sezione trasversale.....	20
7.3	Categorie veicolari ammesse al transito sulla carreggiata.....	21
7.4	Caratteristiche geometriche di tracciato	21
7.5	Organizzazione delle intersezioni	21
7.6	Regolamentazione della sosta	22
7.7	Disciplina dei passi carrai, degli attraversamenti pedonali, delle fasce di rispetto..	22
7.8	Occupazioni di suolo pubblico temporanee e permanenti	22
Art.8	Strada urbana locale Interzonale (tipo EF).....	25
8.1	Funzione della strada	25
8.2	Caratteristiche geometriche della sezione trasversale.....	25
8.3	Categorie veicolari ammesse al transito sulla carreggiata.....	25
8.4	Caratteristiche geometriche di tracciato	25
8.5	Organizzazione delle intersezioni	26
8.6	Regolamentazione della sosta	26
8.7	Disciplina dei passi carrai, degli attraversamenti pedonali, delle fasce di rispetto..	26
8.8	Occupazioni di suolo pubblico temporanee e permanenti	26
Art.9	Strada locale (tipo F).....	27
9.1	Funzione della strada	27
9.2	Caratteristiche geometriche della sezione trasversale.....	27
9.3	Categorie veicolari ammesse al transito sulla carreggiata.....	27
9.4	Caratteristiche geometriche di tracciato	27
9.5	Organizzazione delle intersezioni	27
9.6	Regolamentazione della sosta	28
9.7	Disciplina dei passi carrai, degli attraversamenti pedonali, delle fasce di rispetto..	28
9.8	Occupazioni di suolo pubblico temporanee e permanenti	28
Art.10	Isole ambientali, Zone 30, Zone o strade residenziali,	30
TITOLO III - DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI E INTEGRATIVE		31
Art.11	Integrazioni al tema intersezioni	31
11.1	Visibilità planimetrica.....	31



11.2	Spazi di manovra	31
Art.12	Sosta e fermata dei mezzi privati e dei mezzi pubblici.....	33
12.1	Tipologie di sosta e limiti dalle intersezioni.....	33
12.2	Parcheggi per disabili	38
Art.13	Aree di sosta destinate ai mezzi pesanti	39
13.1	Fermate BUS.....	40
Art.14	Passi carrabili	43
Art.15	I moduli di corsia	44
Art.16	L'illuminazione della rete viaria	44
TITOLO IV - DISCIPLINE DELLE ALTRE OCCUPAZIONI DELLA SEDE STRADALE		45
Art.17	Impianti pubblicitari.....	45
Art.18	Edicole e chioschi.....	45
Art.19	Altre installazioni.....	45
Art.20	Distributori di carburante	46
Art.21	Piantagioni e siepi	46
Art.22	Carico e scarico delle merci	47
Art.23	Pulizia e manutenzione delle strade	47
Art.24	Rifiuti urbani	48
Art.25	Aree di ristoro	48
Art.26	Cantieri stradali e occupazioni edili.....	48
26.1	Cantieri stradali	48
26.2	Specifiche per i cantieri edili	50
Art.27	Sanzioni	50



TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI

Art.1 Oggetto del regolamento

Il Regolamento Viario è uno strumento che costituisce parte integrante della classificazione funzionale delle strade urbane disposta ai sensi delle Direttive Ministeriali 24.06.'95 "*Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico*", in ottemperanza all'Art.36 del D.L. 30 Aprile 1992, n. 285, Nuovo Codice della Strada.

Nell'ambito del territorio comunale il regolamento viario determina:

- le caratteristiche geometriche e di traffico delle strade urbane
- la disciplina d'uso delle strade: le componenti di traffico ammesse e gli usi consentiti

Art.2 Classificazione della rete stradale

Ai sensi del vigente Codice della Strada (art. 2) ed in concerto con le Direttive del Ministero dei LL.PP. per la redazione dei Piani Urbani del Traffico, pubblicate sul Supplemento Ordinario n. 77 della G.U. n. 146 del 24.06.1995, sono definite le seguenti categorie di strade:

A) AUTOSTRADE (extraurbane ed urbane)

B) STRADE EXTRAURBANE PRINCIPALI

C) STRADE EXTRAURBANE SECONDARIE

D) STRADE DI SCORRIMENTO

D1) Scorrimento Veloce

D2) Scorrimento

E) STRADE URBANE DI QUARTIERE

E1) Interquartiere

E2) Quartiere

F) STRADE LOCALI Urbane

F1) Locale interzonale

Urbane

F2) Locale

Fbis) ITINERARIO CICLOPEDONALE

Le strade urbane del Comune di Belluno sono state classificate come ALLEGATO B TAVOLA B.9

I tipi e sottotipi utilizzati sono quelli riportati nel CAPITOLO 4 della relazione di Piano del PGTU a cui è allegato il presente Regolamento.



Art.3 Efficacia del Regolamento

La classificazione funzionale delle strade e le norme contenute nel presente Regolamento diventano efficaci a partire dall'approvazione in Consiglio Comunale del P.G.T.U.

Le norme o prescrizioni contenute nel presente Regolamento sono da ritenersi cogenti per le strade di nuova realizzazione. Per le strade esistenti sono da rispettarsi le prescrizioni riguardanti le componenti di traffico ammesse in funzione alla classificazione adottata, con possibilità di deroga motivata per la componente sosta, mentre le altre prescrizioni andranno adottate sulle strade esistenti oggetto di sistemazioni totali o parziali, sempre che non vi siano vincoli strutturali ineliminabili.

Il presente Regolamento verrà aggiornato ed eventualmente modificato contestualmente all'aggiornamento biennale del P.U.T.

Qualora si rendano necessarie modifiche o aggiornamenti per l'adeguamento a successive normative o a mutate condizioni o altro, si provvederà ad emanare apposita ordinanza sindacale.

Art.4 Definizioni

Ai fini del seguente regolamento le denominazioni stradali hanno il seguente significato (vedi anche Art. 3¹ Codice della Strada):

Area di intersezione: parte della intersezione a raso, nella quale si intersecano due o più correnti di traffico.

2) Area pedonale: zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi. In particolari situazioni i comuni possono introdurre, attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione su aree pedonali(1).

3) Attraversamento pedonale: parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli.

4) Banchina: parte della strada compresa tra il margine della carreggiata ed il più vicino tra i seguenti elementi longitudinali: marciapiede, spartitraffico, arginello, ciglio interno della cunetta, ciglio superiore della scarpata nei rilevati.

5) Braccio di intersezione: cfr. Ramo di intersezione.

¹ Aggiornato al 28/12/2024



- 6) Canalizzazione: insieme di apprestamenti destinato a selezionare le correnti di traffico per guidarle in determinate direzioni.
- 7) Carreggiata: parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli; essa è composta da una o più corsie di marcia ed, in genere, è pavimentata e delimitata da strisce di margine.
- 7- bis) [NUMERO ABROGATO DALLA L. 25 NOVEMBRE 2024, N. 177](2)(6);
- 8) Centro abitato: insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada.
- 9) Circolazione: è il movimento, la fermata e la sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulla strada.
- 10) Confine stradale: limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea.
- 11) Corrente di traffico: insieme di veicoli (corrente veicolare), o pedoni (corrente pedonale), che si muovono su una strada nello stesso senso di marcia su una o più file parallele, seguendo una determinata traiettoria.
- 12) Corsia: parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli.
- 12-bis) Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade, anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile(2)(6);
- 12-ter) Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile: parte longitudinale della carreggiata di strade urbane idonea alla circolazione dei soli velocipedi in direzione opposta all'unica direzione consentita a tutti i veicoli(6);
- 13) Corsia di accelerazione: corsia specializzata per consentire ed agevolare l'ingresso ai veicoli sulla carreggiata.
- 14) Corsia di decelerazione: corsia specializzata per consentire l'uscita dei veicoli da una carreggiata in modo da non provocare rallentamenti ai veicoli non interessati a tale manovra.
- 15) Corsia di emergenza: corsia, adiacente alla carreggiata, destinata alle soste di emergenza, al transito dei veicoli di soccorso ed, eccezionalmente, al movimento dei pedoni, nei casi in cui sia ammessa la circolazione degli stessi.



- 16) Corsia di marcia: corsia facente parte della carreggiata, normalmente delimitata da segnaletica orizzontale.
- 17) Corsia riservata: corsia di marcia destinata alla circolazione esclusiva di una o solo di alcune categorie di veicoli.
- 18) Corsia specializzata: corsia destinata ai veicoli che si accingono ad effettuare determinate manovre, quali svolta, attraversamento, sorpasso, decelerazione, accelerazione, manovra per la sosta o che presentano basse velocità o altro.
- 19) Cunetta: manufatto destinato allo smaltimento delle acque meteoriche o di drenaggio, realizzato longitudinalmente od anche trasversalmente all'andamento della strada.
- 20) Curva: raccordo longitudinale fra due tratti di strada rettilinei, aventi assi intersecantisi, tali da determinare condizioni di limitata visibilità.
- 21) Fascia di pertinenza: striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale. È parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada.
- 22) Fascia di rispetto: striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili.
- 23) Fascia di sosta laterale: parte della strada adiacente alla carreggiata, separata da questa mediante striscia di margine discontinua e comprendente la fila degli stalli di sosta e la relativa corsia di manovra.
- 24) Golfo di fermata: parte della strada, esterna alla carreggiata, destinata alle fermate dei mezzi collettivi di linea ed adiacente al marciapiede o ad altro spazio di attesa per i pedoni.
- 25) Intersezione a livelli sfalsati: insieme di infrastrutture (sovrappassi; sottopassi e rampe) che consente lo smistamento delle correnti veicolari fra rami di strade poste a diversi livelli.
- 26) Intersezione a raso (o a livello): area comune a più strade, organizzata in modo da consentire lo smistamento delle correnti di traffico dall'una all'altra di esse.
- 27) Isola di canalizzazione: parte della strada, opportunamente delimitata e non transitabile, destinata a incanalare le correnti di traffico.
- 28) Isola di traffico: cfr. Isola di canalizzazione.
- 29) Isola salvagente: cfr. Salvagente.
- 30) Isola spartitraffico: cfr. Spartitraffico.
- 31) Itinerario internazionale: strade o tratti di strade facenti parte degli itinerari così definiti dagli accordi internazionali.
- 32) Livelletta: tratto di strada a pendenza longitudinale costante.



- 33) Marciapiede: parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni.
- 34) Parcheggio: area o infrastruttura posta fuori della carreggiata, destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli.
- 34-bis) Parcheggio scambiatore: parcheggio situato in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l'intermodalità(3).
- 35) Passaggio a livello: intersezione a raso, opportunamente attrezzata e segnalata ai fini della sicurezza, tra una o più strade ed una linea ferroviaria o tranviaria in sede propria.
- 36) Passaggio pedonale (cfr. anche Marciapiede): parte della strada separata dalla carreggiata, mediante una striscia bianca continua o una apposita protezione parallela ad essa e destinata al transito dei pedoni. Esso espleta la funzione di un marciapiede stradale, in mancanza di esso.
- 37) Passo carrabile: accesso ad un'area laterale idonea allo stazionamento di uno o più veicoli.
- 38) Piazzola di sosta: parte della strada, di lunghezza limitata, adiacente esternamente alla banchina, destinata alla sosta dei veicoli.
- 39) Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedisti.
- 40) Raccordo concavo (cunetta): raccordo tra due livellette contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sotto della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale concavo.
- 41) Raccordo convesso (dosso): raccordo tra due livellette contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sopra della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale convesso.
- 42) Ramo di intersezione: tratto di strada afferente una intersezione.
- 43) Rampa (di intersezione): strada destinata a collegare due rami di un'intersezione.
- 44) Ripa: zona di terreno immediatamente sovrastante o sottostante le scarpate del corpo stradale rispettivamente in taglio o in riporto sul terreno preesistente alla strada.
- 45) Salvagente: parte della strada, rialzata o opportunamente delimitata e protetta, destinata al riparo ed alla sosta dei pedoni, in corrispondenza di attraversamenti pedonali o di fermate dei trasporti collettivi.
- 46) Sede stradale: superficie compresa entro i confini stradali. Comprende la carreggiata e le fasce di pertinenza.
- 47) Sede tranviaria: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei tram e dei veicoli assimilabili.



- 48) Sentiero (o Mulattiera o Tratturo): strada a fondo naturale formatasi per effetto del passaggio di pedoni o di animali.
- 49) Spartitraffico: parte longitudinale non carrabile della strada destinata alla separazione di correnti veicolari.
- 50) Strada extraurbana: strada esterna ai centri abitati.
- 51) Strada urbana: strada interna ad un centro abitato.
- 52) Strada vicinale (o Poderale o di Bonifica): strada privata fuori dai centri abitati ad uso pubblico.
- 53) Svincolo: intersezione a livelli sfalsati in cui le correnti veicolari non si intersecano tra loro.
- 53-bis) Utente vulnerabile: pedoni, persone con disabilità, ciclisti, conducenti di ciclomotori e di motocicli e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade(3)(4)(6).
- 54) Zona a traffico limitato: area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli.
- 54-bis) Zona ciclabile: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione con priorità per i velocipedi, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine(6);
- 55) Zona di attestamento: tratto di carreggiata, immediatamente a monte della linea di arresto, destinato all'accumulo dei veicoli in attesa di via libera e, generalmente, suddiviso in corsie specializzate separate da strisce longitudinali continue.
- 55-bis) Zona di attestamento ciclabile: tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinato all'accumulo e alla manovra dei velocipedi in attesa di via libera(6):
- 56) Zona di preselezione: tratto di carreggiata, opportunamente segnalato, ove è consentito il cambio di corsia affinché i veicoli possano incanalarsi nelle corsie specializzate.
- 57) Zona di scambio: tratto di carreggiata a senso unico, di idonea lunghezza, lungo il quale correnti di traffico parallele, in movimento nello stesso verso, possono cambiare la reciproca posizione senza doversi arrestare.
- 58) Zona residenziale: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.
- 58-bis) Zona scolastica: zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine(5).



TITOLO II - CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE URBANE: STANDARD TECNICI E FUNZIONI

Art.5 Strada di scorrimento (tipo D2)

5.1 Funzione della strada

Sono classificate di scorrimento le strade la cui funzione è:

- rendere avulso il centro abitato dai problemi del suo traffico di attraversamento,
- assicurare un elevato livello di servizio per gli spostamenti di più lunga distanza propri dell'ambito urbano.

5.2 Caratteristiche geometriche della sezione trasversale

Strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed un'eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi.

- Larghezza delle corsie: 3.25 (3.50 m se percorsa da autobus)
- Larghezza minima spartitraffico: 1.80 m (con barriere)
- Larghezza minima della banchina a sinistra: 0.50 m
- Larghezza minima della banchina a destra: 1.00 m
- Larghezza minima dei marciapiedi: 1.50 m.
- Larghezza consigliata dei marciapiedi: 2.00 m.
- Pista ciclabile da realizzare in sede propria (larghezza minima corsia pista bidirezionale 2.50 m – corsia pista monodirezionale 1,50 m - elemento separatore larghezza minima 0.50 m)

5.3 Categorie veicolari ammesse al transito sulla carreggiata

Sono ammesse al transito tutte le categorie veicolari ad eccezione di:

- carichi eccezionali, salvo autorizzati con itinerario, orario e programma di svolgimento determinati;
- biciclette;
- veicoli a braccia e a trazione animale;
- macchine operatrici di qualsiasi tipo se non carrellate o, in caso di operazioni riguardanti la strada stessa, opportunamente segnalate.

5.4 Caratteristiche geometriche di tracciato

- Velocità minima di progetto: 50 km/h
- Velocità massima di progetto: 80 km/h



- Pendenza trasversale massima in curva: 5%
- Raggio planimetrico minimo: 77 m
- Raggio altimetrico minimo convesso: 2000 m (1400 m qualora la differenza algebrica delle pendenze delle livellette raccordate sia inferiore al 4%)
- Raggio minimo altimetrico concavo: 1200 m
- Pendenza longitudinale massima: 6% (4% nel caso in cui siano presenti corsie riservate o più linee di trasporto pubblico su corsie ad uso promiscuo).

5.5 Organizzazione delle intersezioni

Distanza minima fra intersezioni 300 m

- Intersezioni con strade di pari livello (in ordine di preferenza):
- Da realizzare su livelli sfalsati senza conflitti (qualora l'intervento non sia troppo invasivo).
- Da realizzare mediante rotatoria con precedenza nell'anello.
- Da realizzare su livelli sfalsati con svolte a sinistra disciplinate a raso.
- Da realizzare mediante incrocio semaforizzato dove la soluzione con rotatoria sia impossibile.
- Da realizzare mediante precedenze con manovre opportunamente canalizzate. Sono ammesse quando le prime due risultano impossibili e le manovre limitate alle sole svolte a destra.

Intersezioni con strade di livello immediatamente inferiore:

- Da realizzare su livelli sfalsati; sono consentite svolte a sinistra a raso sulla inferiore opportunamente canalizzate e, se necessario, semaforizzate.
- Da realizzare mediante rotatoria con precedenza alla medesima.
- Da realizzare mediante incrocio a raso canalizzato e semaforizzato.
- Sono realizzabili a raso con sole canalizzazioni e regolamentazioni di precedenza le intersezioni che comportino solo manovre di svolta a destra.

Intersezioni con strade di altre categorie inferiori:

- In generale non sono ammesse.
- Laddove ciò non sia possibile, sono ammesse solo soluzioni divergenti (dalla strada primaria è consentita l'immissione nella secondaria, mentre il contrario è vietato). E' ammessa deroga a tale principio laddove transita il trasporto pubblico.
- Non è ammessa in nessun caso la precedenza alla secondaria.
- Devono essere evitate le svolte a sinistra, anche quelle dalla strada primaria nella secondaria.
- I casi di immissione con svolta a destra dalla secondaria nella primaria, devono essere regolati con segnale di STOP e con ampia garanzia di visibilità.



- In generale non è ammessa la semaforizzazione. È consentita una semaforizzazione semiattuata quando l'immissione dalla secondaria o l'attraversamento riguardino linee di forza del trasporto pubblico.

5.6 Regolamentazione della sosta

Consentita su spazi esterni alla carreggiata stradale, distinti dalle corsie di marcia e dotati di entrate e uscite concentrate, salvo deroghe.

In carreggiata è vietata la fermata, tranne che per i mezzi di trasporto pubblico, per i quali deve avvenire in sede propria o nell'eventuale corsia riservata.

5.7 Disciplina dei passi carrai, degli attraversamenti pedonali, delle fasce di rispetto.

È consigliabile che i passi carrabili siano a una distanza reciproca non inferiore a 100 m, il loro raccordo con le strade di scorrimento deve avvenire tramite strade di servizio attrezzate con idonei varchi. In ogni caso, il passo carrabile deve distare almeno 12 m dall'intersezione.

Tipi di attraversamenti pedonali: a livelli sfalsati o semaforizzati; devono essere attrezzati con ringhiere di convogliamento dei pedoni sugli attraversamenti medesimi.

In corrispondenza delle rotatorie sono ammessi attraversamenti a raso non semaforizzati ma con isole salvagente di larghezza (normale all'asse stradale) non inferiore a 1.20 m e preferibilmente maggiore di 2.00 m.

Distanza max attraversamenti pedonali: 300 m

Larghezza minima attraversamenti pedonali: 4.00 m

Ubicazione preferenziale attraversamenti pedonali: all'intersezione.

Larghezza minima dal confine stradale della **fascia di rispetto**: 20 m.

5.8 Occupazioni di suolo pubblico temporanee e permanenti

Per le occupazioni che possono provocare forti afflussi di traffico (mercatini, fiere, ecc.) è consentita l'installazione e l'eventuale accesso veicolare solo su strade di servizio che affiancano la carreggiata principale.

Per le occupazioni temporanee di durata superiore ai 3 gg. (installazione di piccoli cantieri per lavori privati, accesso o installazione anche parziale di cantieri maggiori) e per lavori su sottoservizi, dovrà essere fatta tempestiva valutazione delle deviazioni di traffico eventualmente necessarie per mantenere condizioni di sicurezza e livello di prestazioni degli itinerari cui il tratto concorre. Ove le deviazioni comportino aggravii sull'esercizio del trasporto

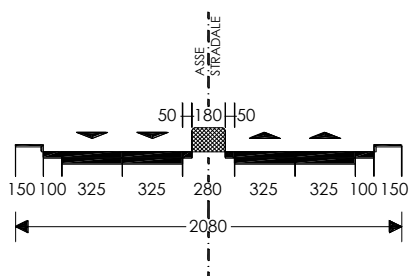


pubblico o della raccolta dei R.S.U., esse saranno poste a carico degli interessati sulla base di preventivo dell'azienda esercente. L'autorizzazione alle occupazioni sarà rilasciata soltanto dietro corresponsione di quanto dovuto.

CATEGORIA D URBANE DI SCORRIMENTO

Principale	Servizio
Vp min. 50	Vp min. 25
Vp max. 80	Vp max. 70

Soluzione base a 2+2 corsie di marcia



Soluzione a 3+3 corsie di marcia

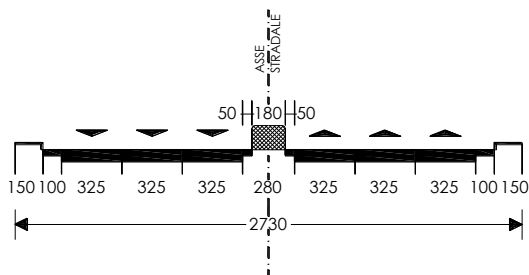
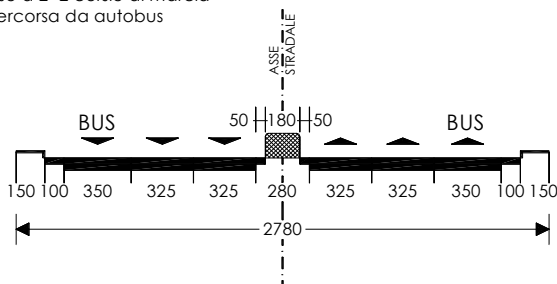


Figura 0-1 – Strada Urbana di Scorrimento - Sezione Tipo ("Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (D.M. n.6792 del 5 novembre 2001)

CATEGORIA D URBANE DI SCORRIMENTO

Principale	Servizio
Vp min. 50	Vp min. 25
Vp max. 80	Vp max. 60

Soluzione base a 2+2 corsie di marcia con corsia percorsa da autobus



Soluzione a 2+2 corsie di marcia con strade di servizio ad 1 o 2 corsie di marcia di cui 1 percorsa da autobus

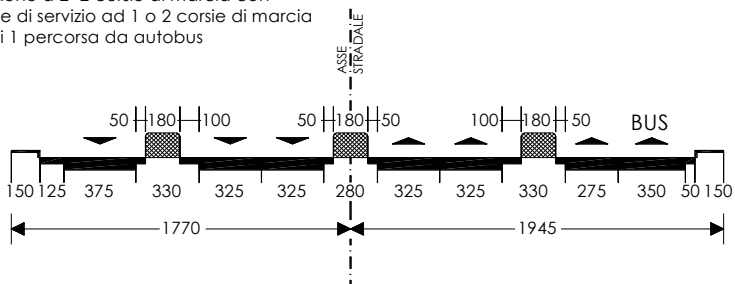


Figura 0-2- Strada Urbana di Scorrimento - Sezione Tipo ("Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (D.M. n.6792 del 5 novembre 2001)



Art.6 Strada interquartiere (tipo DE)

6.1 Funzione della strada

Sono classificate strade interquartiere le strade che

- assicurano i collegamenti tra i diversi quartieri e frazioni del comune di Belluno e dei Comuni limitrofi
- svolgono un ruolo di distribuzione dei principali flussi di traffico in ingresso ed uscita per il tramite delle altre componenti della rete urbana di Belluno.

6.2 Caratteristiche geometriche della sezione trasversale

Strada con almeno una corsia per senso di marcia, eventualmente separate da spartitraffico, dotata di banchine pavimentate e marciapiedi.

- Larghezza delle corsie: 3.00 o 3.25 m (3,50 m se percorsa da autobus)
- Larghezza minima della banchina a sinistra: 0.50 m (solo con spartitraffico)
- Larghezza minima della banchina a destra:
- per strada ad una corsia per senso di marcia: 0,75 m con corsia di 3.00 m; 0,50 m con corsia di 3.25 m;
- per strada a senso unico con una sola corsia: la larghezza complessiva della corsia più le banchine deve essere non inferiore a 5,50 m, incrementando la corsia sino ad un massimo di 3,75 e riportando la differenza sulla banchina in destra.
- per strada a più corsie per senso di marcia: 0,50 m;
- Larghezza minima dei marciapiedi: 1.50 m
- Larghezza consigliata dei marciapiedi: 2.00 m
- Pista ciclabile da realizzare in sede propria (larghezza minima corsia pista bidirezionale 2.50 m – corsia pista monodirezionale 1,50 m - elemento separatore larghezza minima 0.50 m); eventualmente, con adeguata analisi di sicurezza, possono essere ammesse corsie ciclabili.

6.3 Categorie veicolari ammesse al transito sulla carreggiata

Sono ammesse al transito tutte le categorie veicolari ad eccezione di:

- carichi eccezionali, salvo quelli autorizzati con itinerario, orario e programma di svolgimento determinati;
- veicoli appartenenti alle categorie N3 ed O4 di cui all'art. 47 del Nuovo Codice della Strada, salvo in caso di itinerari segnalati e di eventuali autorizzazioni specifiche;
- veicoli a braccia e a trazione animale.



Per quanto riguarda il transito delle biciclette se esistono validi percorsi alternativi o strade di servizio può essere istituito il divieto di transito; in caso contrario il divieto potrà essere introdotto solo in seguito alla realizzazione di piste ciclabili o all'adozione di provvedimenti di protezione per la circolazione.

Per quanto riguarda la mobilità pedonale essa è consentita su marciapiedi e con attraversamenti pedonali protetti o segnalati

6.4 Caratteristiche geometriche di tracciato

- Velocità minima di progetto: 40 km/h
- Velocità massima di progetto: 60-80 km/h
- Pendenza trasversale massima in curva: 5.0%
- Raggio planimetrico minimo: 50 m
- Raggio altimetrico minimo convesso: 1000 m
- Raggio minimo altimetrico concavo: 600 m
- Pendenza longitudinale massima: 7% (5% nel caso in cui siano presenti corsie riservate o più linee di trasporto pubblico su corsie ad uso promiscuo).

6.5 Organizzazione delle intersezioni

Distanza minima consigliata fra intersezioni 100 m

Intersezioni con strade di pari livello:

- Da realizzare mediante rotatoria con precedenza nell'anello.
- Da realizzare mediante incrocio semaforizzato dove la soluzione con rotatoria sia impossibile.
- Da realizzare mediante precedenze con manovre opportunamente canalizzate. Questa soluzione è ammessa quando le prime due risultano impossibili ed il numero delle manovre limitato, con particolare riferimento a quelle che generano maggiori conflitti: attraversamenti e svolte a sinistra.

Intersezioni con strade di livello immediatamente inferiore:

- Da realizzare mediante rotatoria con precedenza alla medesima.
- Da realizzare mediante incrocio semaforizzato.
- Laddove entità dei conflitti, velocità possibili e volumi di traffico lo consentano, si possono realizzare anche mediante canalizzazioni con opportuna segnaletica verticale ed orizzontale che evidenzino le manovre ammesse e su ciascuna delle quali sia verificata una visibilità più che sufficiente. Sono comunque da evitarsi, in questo caso, le svolte a sinistra dalla strada secondaria alla primaria.

Intersezioni con strade di altre categorie inferiori:



- Devono essere sempre evitate.
- Laddove ciò non sia possibile dovranno essere privilegiate le soluzioni divergenti (dalla strada primaria è consentita l'immissione nella secondaria, mentre il contrario è vietato).
- Può essere ammessa deroga a tale principio nelle intersezioni laddove transitano il trasporto pubblico, i mezzi per la R.S.U., i mezzi dei VV.FF., ecc.: le intersezioni devono essere realizzate mediante canalizzazioni (agendo sui diritti di precedenza) o semaforizzazioni (agendo sui tempi semaforici).
- Devono essere evitate le svolte a sinistra, anche quelle dalla strada primaria nella secondaria.
- I casi di immissione con svolta a destra dalla secondaria nella primaria, devono essere regolati con segnale di STOP e con ampia garanzia di visibilità.

6.6 Regolamentazione della sosta

La sosta è consentita anche su spazi della carreggiata stradale, ma distinti dalle corsie di marcia e dotati di appositi spazi di manovra, salvo deroghe

In carreggiata è vietata la fermata, tranne che per i mezzi di trasporto pubblico e quelli della nettezza urbana.

Per i mezzi di trasporto pubblico è preferibile la fermata in sede propria o nell'eventuale corsia preferenziale; la fermata in sede propria diventa obbligatoria nel caso di strada ad unica corsia per senso di marcia. Per i mezzi della nettezza urbana, dove è possibile, la fermata deve avvenire su apposite piazzole di sosta.

6.7 Disciplina dei passi carrai, degli attraversamenti pedonali, delle fasce di rispetto.

È consigliabile che i passi carrabili siano a una distanza reciproca non inferiore a 30 m; il raccordo deve preferibilmente avvenire tramite strade di servizio attrezzate con idonei varchi. In ogni caso, il passo carrabile deve distare almeno 12 m dall'intersezione.

Per il dimensionamento delle piazzole di fermata dei mezzi pubblici si veda l' Art.12.

Tipi di attraversamenti pedonali: a livelli sfalsati o semaforizzati con isola salvagente di larghezza (normale all'asse stradale) non inferiore a 1.20 m e preferibilmente maggiore di 2.00 m. Gli attraversamenti con semplice zebratura sono consentiti solo in presenza di bassi volumi di traffico, nel caso in cui le condizioni fisiche impediscano la realizzazione di uno dei tipi di attraversamento sopra descritti.

Distanza max attraversamenti pedonali: 200 m

Larghezza minima attraversamenti pedonali a raso: 4.00 m a raso.

Ubicazione preferenziale attraversamenti pedonali: all'intersezione.

Larghezza minima dal confine stradale della **fascia di rispetto**: 8 m.



6.8 Occupazioni di suolo pubblico temporanee e permanenti

Per le occupazioni che possono provocare forti afflussi di traffico (mercatini, fiere, ecc.) è consentita l'installazione e l'accesso veicolare solo su strade di servizio che affiancano la carreggiata principale.

Per le occupazioni temporanee di durata superiore ai 3 gg. (installazione di piccoli cantieri per lavori privati, accesso o installazione anche parziale di cantieri maggiori) e per lavori su sottoservizi dovrà essere fatta tempestiva valutazione delle deviazioni di traffico eventualmente necessarie per mantenere condizioni di sicurezza e livello di prestazioni degli itinerari cui il tratto concorre. Ove le deviazioni comportino aggravii sull'esercizio del trasporto pubblico o della raccolta dei R.S.U., esse saranno posti a carico degli interessati sulla base di preventivo dell'azienda esercente. L'autorizzazione alle occupazioni sarà rilasciata soltanto dietro corresponsione di quanto dovuto.

Art.7 Strada di quartiere (tipo E)

7.1 Funzione della strada

Sono classificate strade di quartiere le strade che realizzano i principali collegamenti tra e all'interno dei quartieri della città, consentendo una distribuzione dei flussi sulla rete di livello minore. Distribuiscono il traffico delle strade di interquartiere e raccolgono quello delle strade interzonali. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade destinate a servire gli insediamenti principali urbani e di quartiere (servizi, attrezzature, ecc.), attraverso gli opportuni elementi viari complementari.

7.2 Caratteristiche geometriche della sezione trasversale

Strada ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia, banchine pavimentate e marciapiedi.

- Larghezza delle corsie: 3.00 m (3.50 m se percorsa da autobus)
- Larghezza minima della banchina a destra:
 - per strada ad una corsia per senso di marcia: 0,50 m
 - per strada a senso unico con una sola corsia: la larghezza complessiva della corsia più le banchine deve essere non inferiore a 5,50 m, incrementando la corsia sino ad un massimo di 3,75 e riportando la differenza sulla banchina in destra.
- Larghezza minima dei marciapiedi: 1.50 m,
- Larghezza consigliata dei marciapiedi: 2.50 m, 5.00 m nelle zone commerciali e turistiche.
- Pista ciclabile da realizzare con corsia ciclabile o in sede propria dopo adeguata analisi di sicurezza.



7.3 Categorie veicolari ammesse al transito sulla carreggiata

Sono ammessi al transito solo i veicoli con peso complessivo minore di 50 quintali (categoria M2 dell'art. 47 del NCdS), con eccezione dei mezzi per la rimozione dei rifiuti solidi urbani, per la pulizia delle strade, dei VV.FF. e del trasporto pubblico.

Sono ammessi altresì i mezzi fino alle categorie N3 ed O4 dell'art. 47 del NCdS che hanno destinazione a sedi ubicate sulla strada medesima o su viabilità accessibile solo tramite questa, a condizione che per le attività di carico/scarico, parcheggio o altro si disponga di spazi al di fuori della sede stradale.

Sono esclusi i carichi eccezionali salvo quelli autorizzati con itinerario, orario e programma di svolgimento determinati.

È consentito il transito di velocipedi e pedoni

7.4 Caratteristiche geometriche di tracciato

- Velocità minima di progetto: 40 km/h
- Velocità massima di progetto: 60 km/h
- Pendenza trasversale massima in curva: 3.5%
- Raggio planimetrico minimo: 50 m
- Raggio altimetrico minimo convesso: 1000 m (700 m qualora la differenza algebrica delle pendenze delle livellette raccordate sia inferiore al 4%)
- Raggio minimo altimetrico concavo: 600 m
- Pendenza longitudinale massima: 8% (5% nel caso in cui siano presenti corsie riservate o più linee di trasporto pubblico su corsie ad uso promiscuo).

7.5 Organizzazione delle intersezioni

Distanza minima consigliata fra intersezioni 100 m

Intersezioni con strade di pari livello:

- Da realizzare mediante rotatoria con precedenza nell'anello.
- Da realizzare mediante incrocio semaforizzato laddove la soluzione con rotatoria sia impossibile.
- Da realizzare mediante sistema a precedenza laddove vi sia ampia visibilità così come previsto dal NCdS, con diritto di precedenza per la strada con flusso maggiore. E' ammesso quando le prime due soluzioni risultino impossibili o inutili in rapporto ai volumi di traffico.

Intersezioni con strade di livello immediatamente inferiore:

- Da realizzare mediante rotatoria con precedenza nell'anello.



- Da realizzare mediante incrocio semaforizzato dove l'entità dei flussi giustifichi tale intervento.
- Da realizzare mediante sistema a precedenza; i casi di immissione con svolta dalla secondaria nella primaria devono essere regolati con segnale di STOP e con ampia garanzia di visibilità. Inoltre, dovranno essere sempre privilegiate le soluzioni divergenti (dalla strada primaria è consentita l'immissione nella secondaria).
- Può essere ammessa deroga a tale principio nelle intersezioni laddove transita il mezzo pubblico (o i mezzi dei VV.FF., ecc.): in tali casi è bene regolare le intersezioni mediante canalizzazioni (agendo sui diritti di precedenza) o semaforizzazioni (agendo sui tempi semaforici).
- Sono in generale da evitarsi le svolte a sinistra dalla strada secondaria a quella primaria.

7.6 Regolamentazione della sosta

La sosta è consentita anche su spazi della carreggiata stradale, ma distinti dalle corsie di marcia e dotati di appositi spazi di manovra, salvo deroghe

7.7 Disciplina dei passi carrai, degli attraversamenti pedonali, delle fasce di rispetto.

È consigliabile che i passi carrabili siano a una distanza reciproca non inferiore a 12 m; il raccordo deve avvenire preferibilmente tramite strade di servizio attrezzate con idonei varchi. In ogni caso, il passo carrabile deve distare almeno 12 m dall'intersezione.

Per il dimensionamento delle piazzole di fermata dei mezzi pubblici si veda l' Art.12.

Tipi di attraversamenti pedonali: semaforizzati o, eventualmente, zebrati.

Distanza max attraversamenti pedonali: 200 m

Larghezza minima attraversamenti pedonali: 2.50 m

Ubicazione preferenziale attraversamenti pedonali: all'intersezione.

Larghezza minima dal confine stradale della **fascia di rispetto**: 8 m.

7.8 Occupazioni di suolo pubblico temporanee e permanenti

Dovrà essere fatta un'attenta valutazione delle condizioni di traffico in rapporto all'attrattività ed alla domanda di parcheggio prodotta dall'attività, con redazione di un apposito progetto di sistemazione delle aree da occupare e, nelle aree circostanti, di una zona sufficientemente ampia a sosta disciplinata (ZPR, ZCS).

Per le occupazioni temporanee di durata superiore ai 3 gg. (installazione di piccoli cantieri per lavori privati, accesso o installazione anche parziale di cantieri maggiori) e per lavori su sottoservizi dovrà essere fatta tempestiva valutazione delle deviazioni di traffico eventualmente necessarie per mantenere condizioni di sicurezza e livello di prestazioni degli itinerari cui il

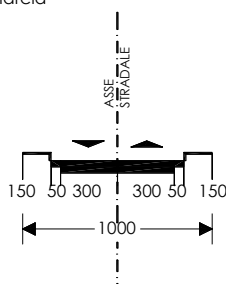


tratto concorre. Ove le deviazioni comportino aggravii sull'esercizio del trasporto pubblico o della raccolta dei R.S.U., esse saranno posti a carico degli interessati sulla base di preventivo dell'azienda esercente.

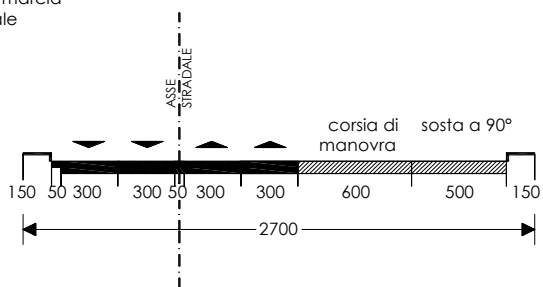
CATEGORIA E URBANE DI QUARTIERE

Principale
Vp min. 40
Vp max. 60

Soluzione base a 1+1 corsie di marcia



Soluzione a 2+2 corsie di marcia con fascia di sosta laterale



Soluzione a 2+2 corsie di marcia di cui 1+1 percorsa da autobus

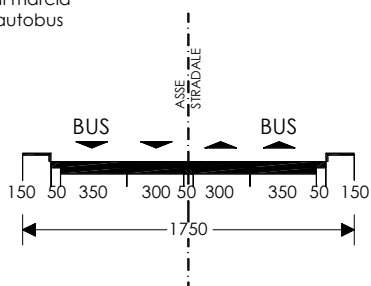


Figura 0-3 - Strada Urbana di Quartiere - Sezione Tipo ("Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (D.M. n.6792 del 5 novembre 2001)



Art.8 Strada urbana locale Interzonale (tipo EF)

8.1 Funzione della strada

Ha funzione di collegamento fra zone interne di un medesimo quartiere, a servizio della principali attrezzature di livelli di quartiere

8.2 Caratteristiche geometriche della sezione trasversale

Strada ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia, banchine pavimentate e marciapiedi.

- Larghezza delle corsie: 3.00 m o 2.75 m (3.50 m se percorsa da autobus)
- Larghezza minima della banchina a destra:
 - per strada ad una corsia per senso di marcia: 0,50 m
 - per strada a senso unico con una sola corsia: la larghezza complessiva della corsia più le banchine deve essere non inferiore a 5,50 m, incrementando la corsia sino ad un massimo di 3,75 e riportando la differenza sulla banchina in destra.
- Larghezza minima dei marciapiedi: 1.50 m,
- Larghezza consigliata dei marciapiedi: 2.50 m, 5.00 m nelle zone commerciali e turistiche.
- In generale non si prevede pista ciclabile in sede propria ma eventualmente corsia ciclabile.

8.3 Categorie veicolari ammesse al transito sulla carreggiata

Sono ammessi al transito solo i veicoli con peso complessivo minore di 50 quintali (categoria M2 dell'art. 47 del NCdS), con eccezione dei mezzi per la rimozione dei rifiuti solidi urbani, per la pulizia delle strade, dei VV.FF. e del trasporto pubblico.

Sono ammessi altresì i mezzi fino alle categorie N3 ed O4 dell'art. 47 del NCdS che hanno destinazione a sedi ubicate sulla strada medesima o su viabilità accessibile solo tramite questa, a condizione che per le attività di carico/scarico, parcheggio o altro si disponga di spazi al di fuori della sede stradale.

Sono esclusi i carichi eccezionali salvo quelli autorizzati con itinerario, orario e programma di svolgimento determinati.

È consentito il transito di velocipedi e pedoni

8.4 Caratteristiche geometriche di tracciato

- Velocità minima di progetto: 25 km/h
- Velocità massima di progetto: 60 km/h



- Pendenza trasversale massima in curva: 3.5%
- Raggio planimetrico minimo: 50 m
- Raggio altimetrico minimo convesso: 500 m
- Raggio minimo altimetrico concavo: 300 m
- Pendenza longitudinale massima: 8% (5% nel caso in cui siano presenti corsie riservate o più linee di trasporto pubblico su corsie ad uso promiscuo).

8.5 Organizzazione delle intersezioni

Intersezioni con strade di pari livello o di livello immediatamente inferiore:

- Da realizzare mediante rotatoria con precedenza alla medesima.
- Da realizzare mediante sistema a precedenza laddove vi sia ampia visibilità così come previsto dal NCdS, con diritto di precedenza per la strada con flusso maggiore. E' ammesso quando la prima soluzione risultino impossibili o inutili in rapporto ai volumi di traffico.

8.6 Regolamentazione della sosta

La sosta è consentita anche su spazi della carreggiata stradale anche senza corsia di manovra.

8.7 Disciplina dei passi carrai, degli attraversamenti pedonali, delle fasce di rispetto.

Il passo carrabile deve distare almeno 12 m dall'intersezioni.

Per il dimensionamento delle piazzole di fermata dei mezzi pubblici si veda l' Art.12.

Tipi di attraversamenti pedonali: zebrati.

Distanza max attraversamenti pedonali: 200 m

Larghezza minima attraversamenti pedonali: 2.50 m

Ubicazione preferenziale attraversamenti pedonali: all'intersezione e per dare continuità a percorsi pedonali preferenziali per accesso a servizi.

Larghezza minima dal confine stradale della **fascia di rispetto**: 5 m.

8.8 Occupazioni di suolo pubblico temporanee e permanenti

La sede stradale deve favorire le occupazioni di suolo pubblico necessarie per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani, compresa una quota parte di pertinenza delle strade limitrofe di livello superiore.



Art.9 Strada locale (tipo F)

9.1 Funzione della strada

Serve direttamente gli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale e finale degli spostamenti veicolari privati

9.2 Caratteristiche geometriche della sezione trasversale

Strada ad unica carreggiata con eventualmente marciapiedi e banchine pavimentate.

- Larghezza delle corsie: 2.75 m
- Larghezza minima della banchina a destra:
 - per strada ad una corsia per senso di marcia: 0,50 m
 - per strada a senso unico con una sola corsia: la larghezza complessiva della corsia più le banchine deve essere non inferiore a 5,50 m, incrementando la corsia sino ad un massimo di 3,75 e riportando la differenza sulla banchina in destra.
- Larghezza minima dei marciapiedi: 1.50 m,
- Larghezza consigliata dei marciapiedi: 2.50 m, 5.00 m nelle zone commerciali e turistiche.

9.3 Categorie veicolari ammesse al transito sulla carreggiata

Sono ammessi al transito solo i veicoli con peso complessivo minore di 50 quintali (categoria M2 dell'art. 47 del NCdS), con eccezione dei mezzi per la rimozione dei rifiuti solidi urbani, per la pulizia delle strade, dei VV.FF.

Non sono ammessi i mezzi del trasporto pubblico fatto salvo deroghe per servizi scolastici e di trasporto disabili.

È consentito il transito di velocipedi e pedoni.

9.4 Caratteristiche geometriche di tracciato

- Velocità minima di progetto: 25 km/h
- Velocità massima di progetto: 60 km/h
- Pendenza trasversale massima in curva: 3.5%
- Raggio planimetrico minimo: 20 m
- Raggio altimetrico minimo convesso: 300 m
- Raggio minimo altimetrico concavo: 200 m
- Pendenza longitudinale massima: 10%

9.5 Organizzazione delle intersezioni

Da regolare mediante sistema a precedenza.



Nei casi di incroci con scarsa visibilità (e quindi di relativa pericolosità) si adotteranno soluzioni tendenti a minimizzare i punti di conflitto.

Sono suggerite piattaforme rialzate, minirotatorie, ed altri elementi di moderazione del traffico.

9.6 Regolamentazione della sosta

La sosta è consentita anche su spazi della carreggiata stradale anche senza corsia di manovra.

9.7 Disciplina dei passi carrai, degli attraversamenti pedonali, delle fasce di rispetto.

Il passo carrabile deve distare almeno 12 m dalle intersezioni.

Tipi di attraversamenti pedonali: zebrati

Distanza max attraversamenti pedonali: 200 m

Larghezza minima attraversamenti pedonali: 2.50 m

Ubicazione preferenziale attraversamenti pedonali: all'intersezione e per dare continuità a percorsi pedonali preferenziali per accesso a servizi.

Larghezza minima dal confine stradale della **fascia di rispetto**: 5 m.

9.8 Occupazioni di suolo pubblico temporanee e permanenti

La sede stradale deve favorire le occupazioni di suolo pubblico necessarie per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani, compresa una quota parte di pertinenza delle strade limitrofe di livello superiore.

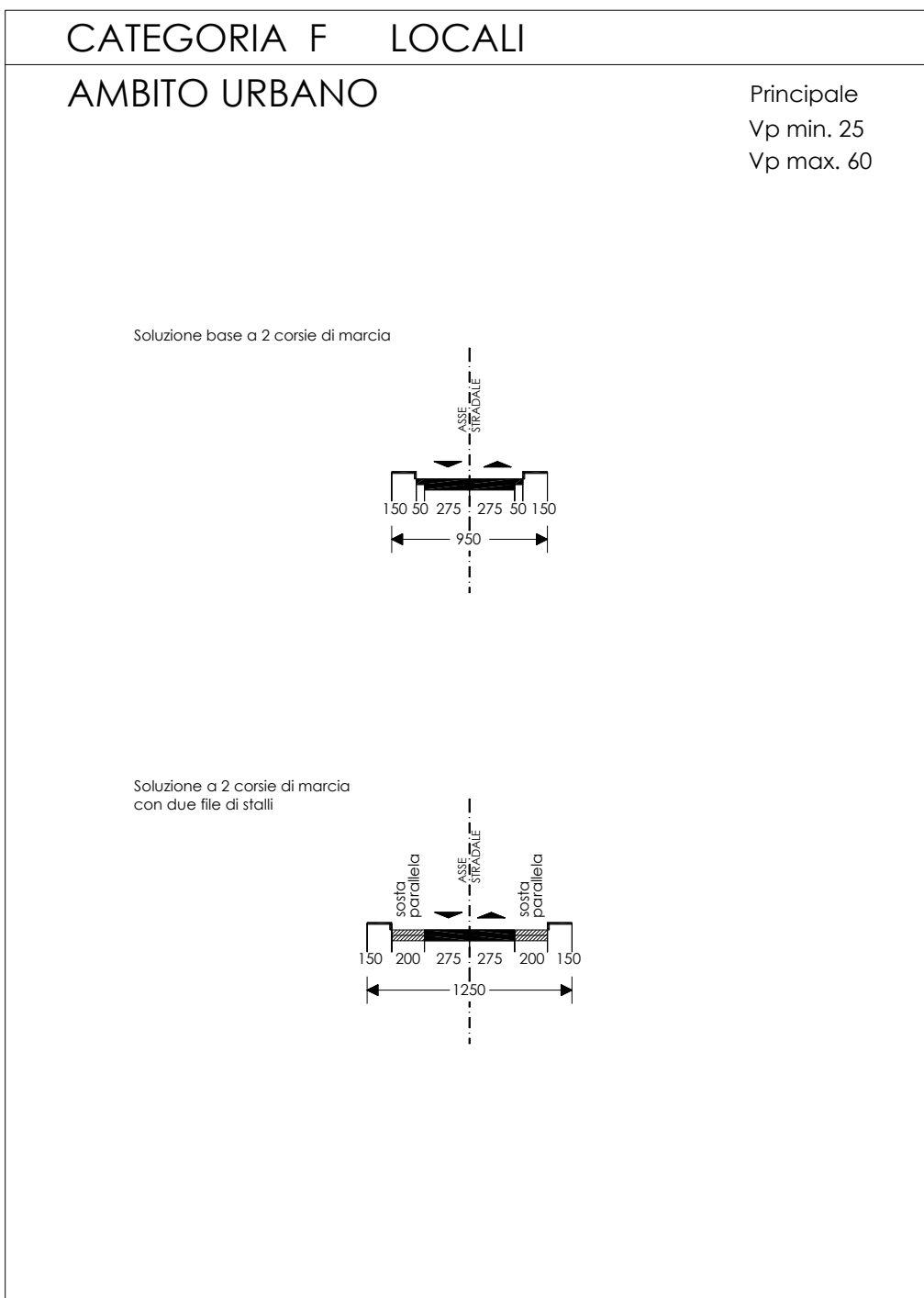


Figura 0-4 - Strada Urbana Locale - Sezione Tipo ("Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (D.M. n.6792 del 5 novembre 2001)



Art.10 Isole ambientali, Zone 30, Zone o strade residenziali,

Si definiscono "isole ambientali" quegli ambiti urbani serviti da sole strade locali e locali interzonali, all'interno o ai margini della maglia della viabilità principale (strade di quartiere, interquartierali, di scorrimento), finalizzati al recupero della vivibilità e della qualità degli spazi.

In tali ambiti viene impedito o disincentivato il traffico di attraversamento e sono previsti solo quei movimenti veicolari relativi ai tratti iniziali e terminali di ogni spostamento urbano, oltre alla sosta dei veicoli e, naturalmente, alla circolazione ciclabile e pedonale. Ciò implica che il traffico non avente origine e destinazione all'interno dell'isola stessa, venga deviato sulla rete principale esterna.

All'interno di tali "isole" si possono definire sottoclassi della rete locale con la realizzazione di:

- Zone 30, imponendo il limite generalizzato di velocità pari a 30 km/h, esteso ad un'intera area, che deve possedere caratteristiche ben riconoscibili;
- "Zone o strade a carattere abitativo e residenziale", o strade residenziali, sulle quali il Sindaco, con apposita ordinanza, impone particolari regole di circolazione; tali zone sono segnalate con cartello di inizio e fine (figg. II.318 e 319 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada") e con relativo pannello integrativo esplicativo di formato quadrato. Le particolari regole di circolazione sono da riferirsi in particolare a:
 - limite di velocità (in genere 20-30 km/h);
 - precedenza generalizzata dei pedoni rispetto ai veicoli ;
 - trattamento architettonico delle componenti dello spazio stradale in funzione di obiettivi di sicurezza e qualità della circolazione e di moderazione del traffico.
- Zone a Traffico Limitato (ZTL) hanno lo scopo limitare il numero dei mezzi in circolazione in una determinata area;
- Aree pedonali individuano degli spazi destinati al solo transito pedonale e ciclabile, diretti quindi alla tutela dei luoghi centrali come le piazze o i borghi antichi.

Dal momento che nelle Strade Residenziali risulta prevalente la funzione abitativa, la circolazione del traffico motorizzato viene subordinata alle funzioni sociali e di relazione dei residenti; è possibile inserire su tali vie spazi attrezzati per il gioco dei bambini o con sedute, per favorire l'incontro e la socializzazione. In queste particolari condizioni, per garantire il rispetto delle norme di comportamento, il posizionamento dell'apposito cartello stradale spesso non è sufficiente: è più opportuno ricorrere a interventi strutturali sulla sede stradale, in modo da ottenere un comportamento di guida adeguato. Tutti gli accorgimenti previsti dovranno uniformarsi alle prescrizioni dettate dagli articoli del presente Regolamento.



TITOLO III - DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI E INTEGRATIVE

Art.11 Integrazioni al tema intersezioni

11.1 Visibilità planimetrica

Su tutti i tipi di intersezione devono essere rispettate adeguate "zone di visibilità" per l'avvistamento reciproco dei veicoli da e per i rami della medesima intersezione.

E' vietato occupare in modo permanente o temporaneo l'area stradale in corrispondenza delle intersezioni a meno di 15 m dall'area d'intersezione. L'area d'intersezione è individuata dal perimetro definito dalle curve di raccordo ed il loro congiungimento nei punti di tangenza con i rettili.

Restano esclusi dalla precedente prescrizione la segnaletica verticale e i pali dell'illuminazione pubblica.

11.2 Spazi di manovra

La realizzazione degli spazi di manovra deve essere effettuata facendo riferimento alle dimensioni delle fasce di ingombro regolamentari dei veicoli ed alla loro inscrivibilità in curva (vds art. 61 CdS).

Il valore minimo su ogni tipo di strada è di 5,00 metri, riferito al ciglio interno della corsia di svolta.

Nel caso di transito sistematico e frequente di veicoli pesanti, il raggio di curvatura deve avere un valore minimo di 7,00 metri.

In ambito urbano la situazione più gravosa si presenta su strade percorse dai mezzi di trasporto collettivo. I valori minimi da considerare in sede di progettazione di nuove strade o di sistemazione di strade esistenti interessate dal passaggio di mezzi di trasporto collettivo, con riferimento ad una larghezza delle corsie di 3,75 m, sono indicati nella Figura 0-1:

- LINEE VERDI: raggio di curvatura necessario per non invadere la corsia opposta $R_2=18$ m
- LINEE ROSSE: intersezione con fase semaforica compatibile con invasione della corsia $R_1=10$ m, $D=20$ m

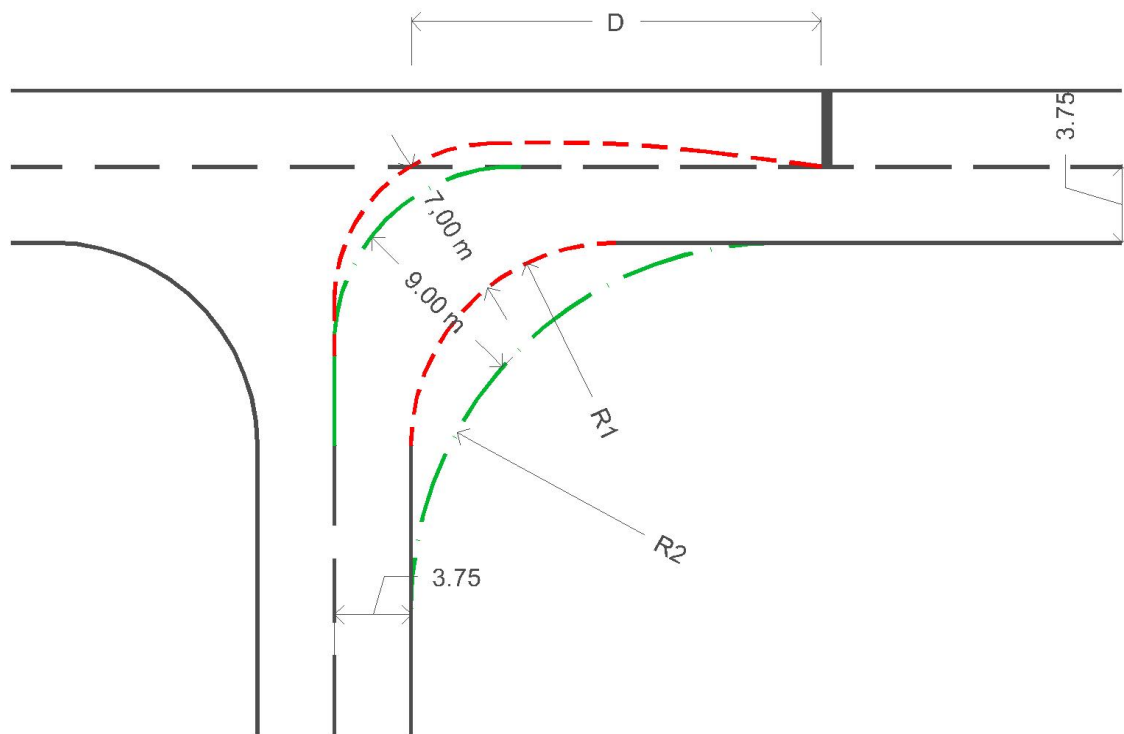


Figura 0-1- Raggi di curvatura per il transito dei mezzi trasporto pubblico

Nei casi diversi da quelli rappresentati di seguito, è necessario fare delle apposite verifiche di inseribilità.

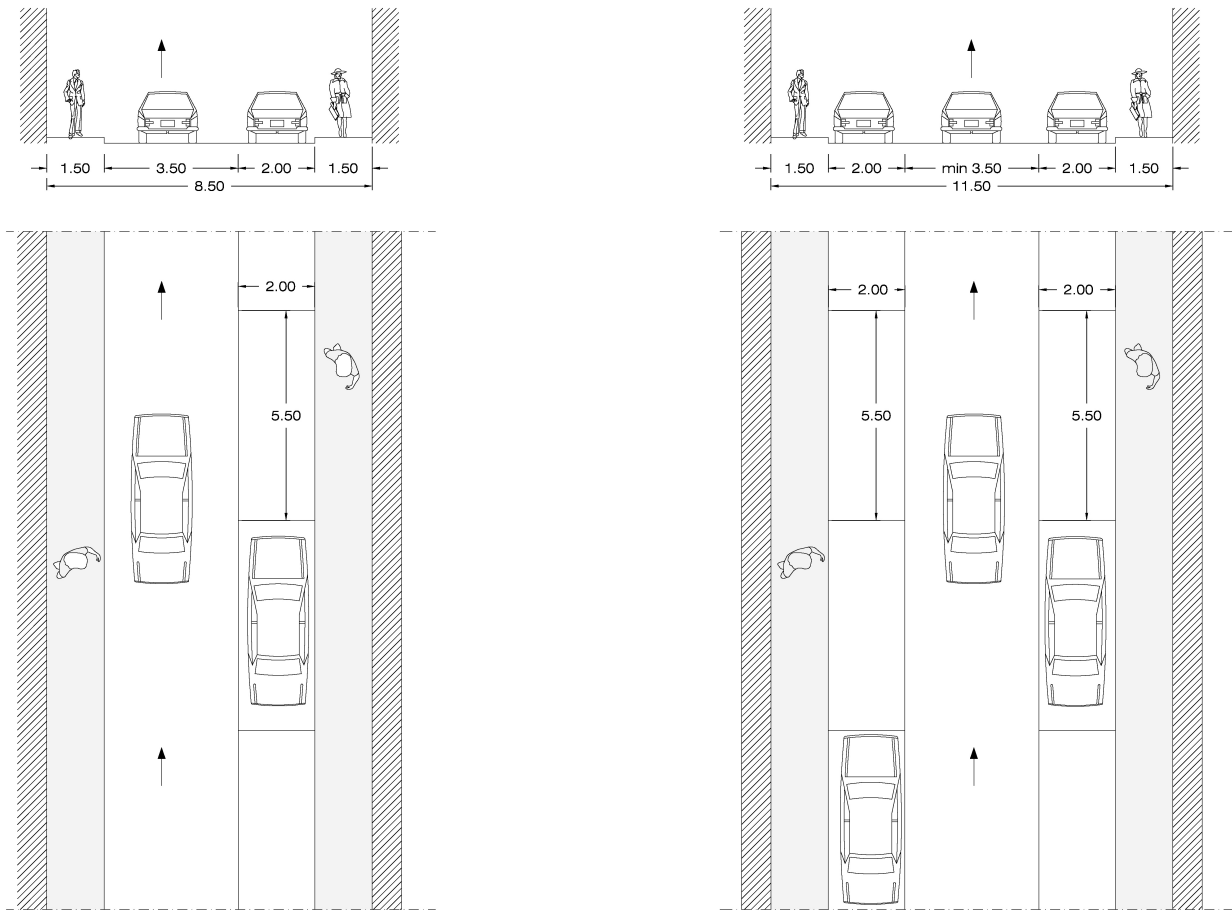


Art.12 Sosta e fermata dei mezzi privati e dei mezzi pubblici

12.1 Tipologie di sosta e limiti dalle intersezioni

Gli stalli per la sosta degli autoveicoli possono essere realizzati parallelamente alla carreggiata ("longitudinali"), obliquamente alla carreggiata ("a spina"), e ortogonalmente alla carreggiata ("a pettine"), nel rispetto delle caratteristiche dimensionali riportate nelle figure da 13.1 a 13.5., derivate del paragrafo 3.4.7. decreto ministeriale 5 novembre 2001 n.6792 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

La fermata e la sosta sono vietate in corrispondenza delle aree di intersezione e in prossimità delle stesse a meno di 5 m dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, salvo diversa segnalazione.



circolazione: senso unico →
larghezza canale stradale: 8.50 metri
organizzazione della sosta: in parallelo sul lato dx
capacità: 0.18 posti/metro strada

circolazione: senso unico →
larghezza canale stradale: 11.50 metri
organizzazione della sosta: in parallelo su ambo i lati
capacità: 0.36 posti/metro strada

Figura 0-2

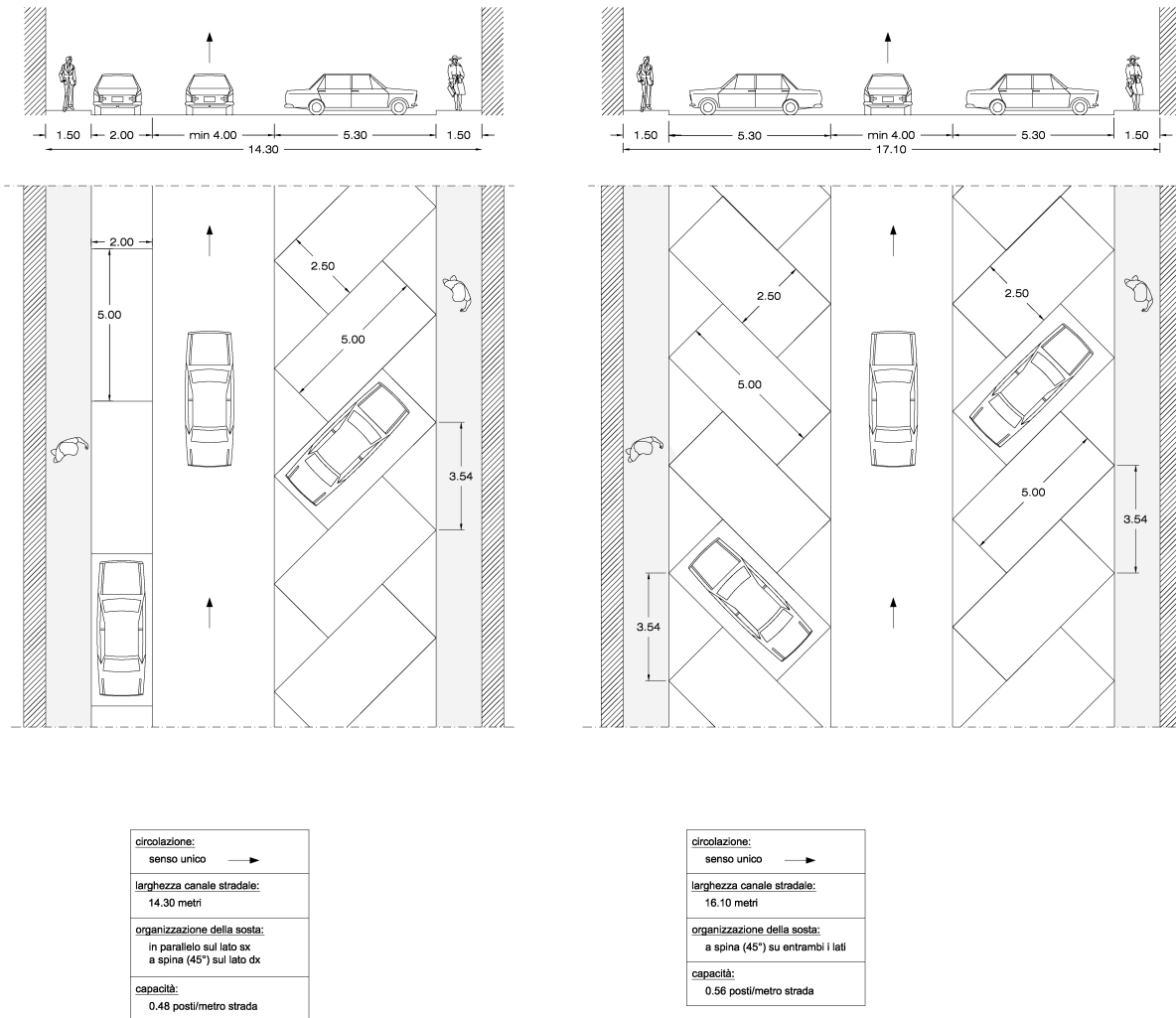
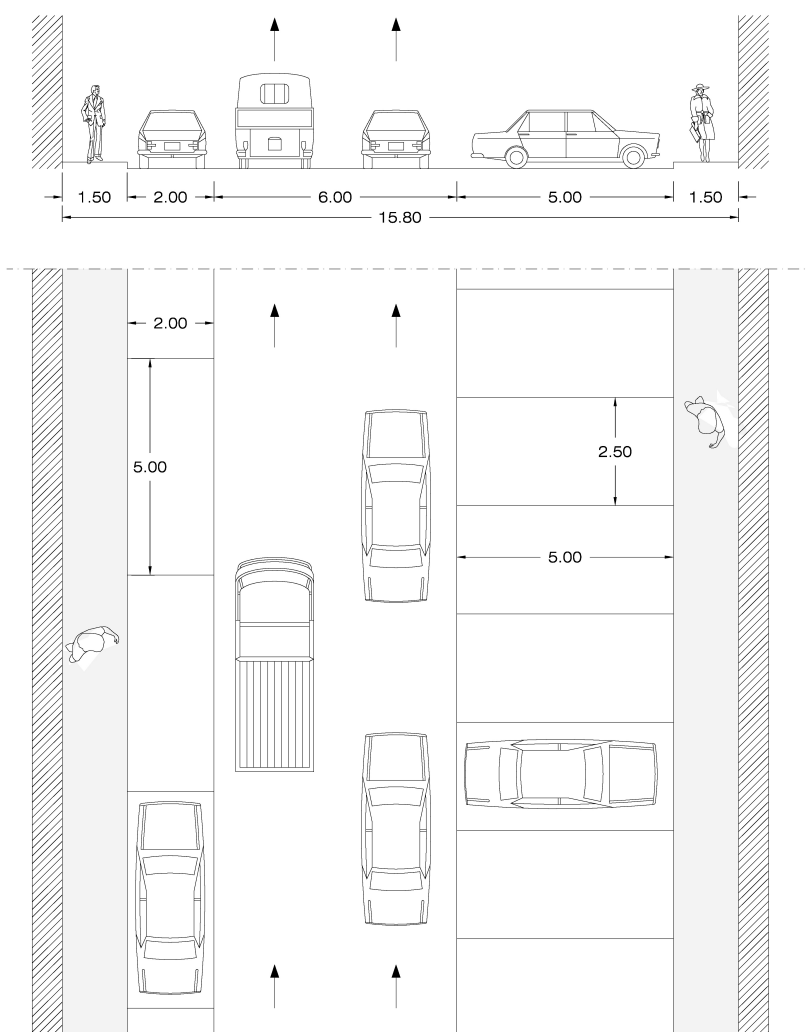
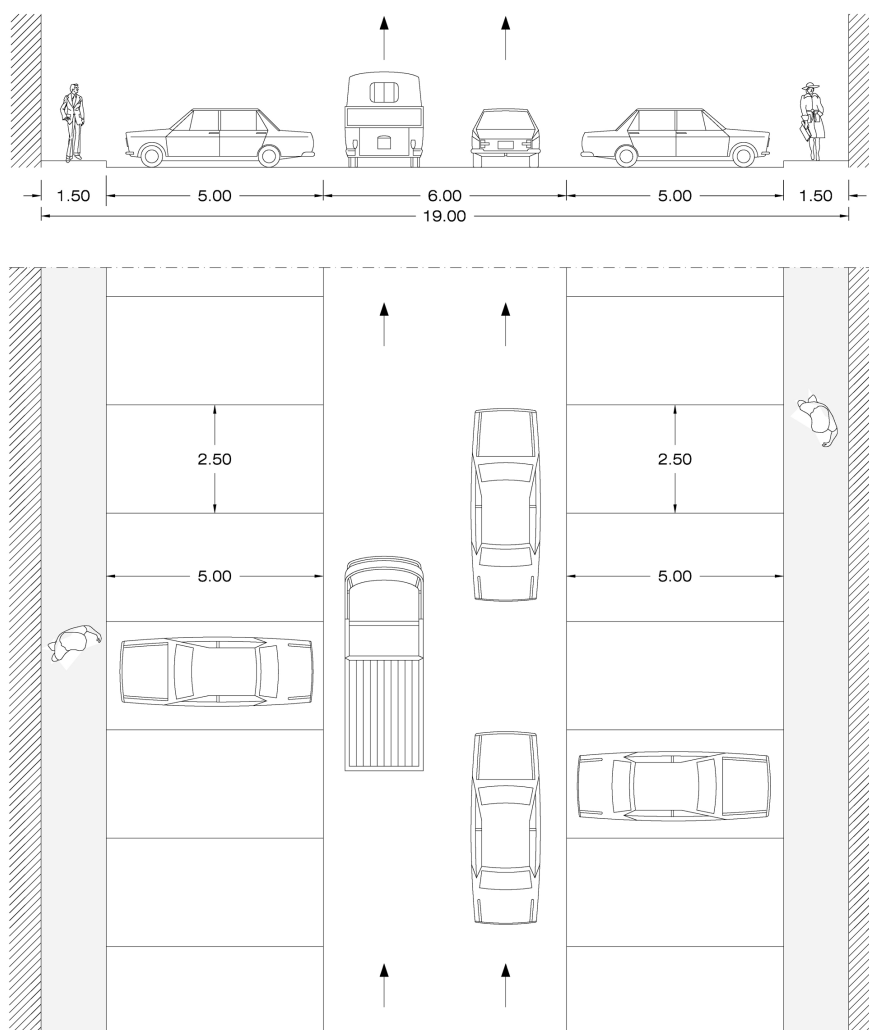


Figura 0-3



circolazione: senso unico →
larghezza canale stradale: 15.80 metri
organizzazione della sosta: in parallelo sul lato sx a pettine sul lato dx
capacità: 0.58 posti/metro strada

Figura 0-4



<p>circolazione: senso unico →</p>
<p>larghezza canale stradale: 18.60 metri</p>
<p>organizzazione della sosta: a pettine su entrambi i lati</p>
<p>capacità: 0.80 posti/metro strada</p>

Figura 0-5

12.2 Parcheggi per disabili

Nella Figura 0-6 sono riportati gli schemi tipo dei parcheggi per disabili in funzione della disposizione degli stalli per la sosta (longitudinali, a spina, a pettine).

Nell'ambito dei parcheggi o delle attrezzature per la sosta, devono essere previsti, nella misura di 1 ogni 50 o frazione di 50, posti auto di larghezza non inferiore a m 3,20 (consigliata m 3,50), e riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili.

Tali posti auto sono ubicati in prossimità dei percorsi pedonali, degli accessi agli edifici ed alle attrezzature servite. Se il parcheggio si trova ad un piano diverso da quello del marciapiede, il collegamento con lo stesso deve avvenire con opportune rampe di pendenza contenuta (max 8%).

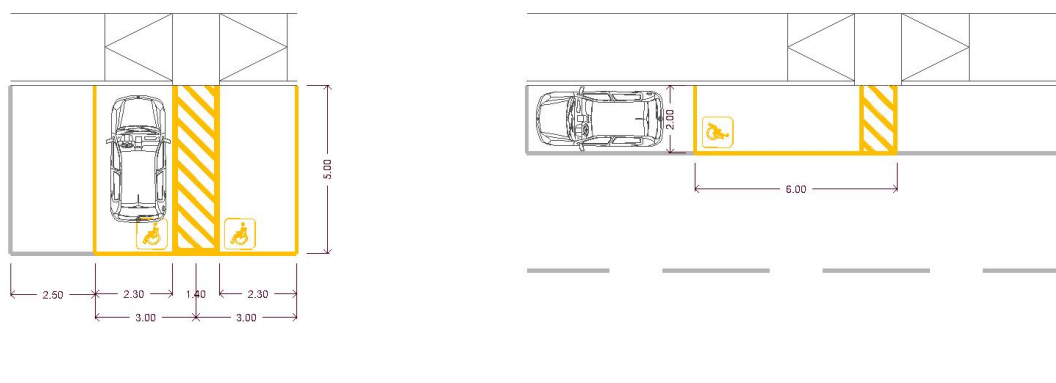


Figura 0-6



Art.13 Aree di sosta destinate ai mezzi pesanti

Le aree di sosta destinate ai veicoli pesanti devono tenere conto delle seguenti indicazioni:

- La progettazione delle aree di sosta deve essere orientata a garantire che tutte le manovre dei veicoli avvengano in maniera agevole e senza pregiudizio della sicurezza.
- Prevedere una adeguata separazione tra gli spazi destinati al transito e quelli destinati alla sosta dei veicoli.
- Privilegiare un unico senso di marcia per l'entrata e l'uscita dallo stallo.
- Scegliere la disposizione degli stalli e le relative dimensioni, comprese quelle degli spazi di manovra, secondo quanto indicato nelle tabelle successive:

Larghezza minima dello stallo	Lunghezza stallo	Spazio di manovra antistante
4 metri	9,50 metri (ad esempio per i furgoni)	9,00 metri
4 metri	20,50 metri (ad esempio per autotreni)	10,00 metri

Tabella 0.1 Parcheggi "a spina" per mezzi pesanti

Larghezza minima dello stallo	Lunghezza stallo	Spazio di manovra antistante
3,5 metri	9,50 metri (ad esempio per i furgoni)	12,00 metri
3,5 metri	20,50 metri (ad esempio per autotreni)	14,00 metri

Tabella 0.2 - Parcheggi "a pettine" e longitudinali per mezzi pesanti



13.1 Fermate BUS

La fermata deve essere facilmente accessibile da tutti e opportunamente segnalata. E' opportuno che sia sempre garantito un buon livello di illuminazione in prossimità della fermata.

Gli arredi della fermata devono essere preferibilmente posizionati in una zona attrezzata esterna al percorso pedonale. Qualora ciò non sia possibile, per mancanza di spazio fisico, l'arredo (pensilina) potrà essere collocato nel percorso pedonale, in modo tale da lasciare una larghezza libera di almeno 1 metro tra il più vicino ingombro verticale della pensilina e il bordo esterno del percorso verso la carreggiata.

Le fermate devono essere poste preferibilmente dopo l'area di intersezione ad una distanza non minore di 20 m. Se il numero delle linee e la frequenza delle corsie causa accumulo di mezzi in modo da costituire intralcio per l'area di intersezione, la fermata deve essere anticipata prima dell'area di intersezione ad una distanza non minore di 10 m.

Eventuali deroghe per impedimenti infrastrutturali o particolari altre motivazioni verranno valutate caso per caso in sede di rilascio dell'autorizzazione. Qualora vi sia una manifesta necessità, la fermata dell'autobus può essere adeguatamente dotata di sistemi di protezione per incanalare i pedoni e per impedire la sosta.

Le pendenze longitudinali e trasversali massime del piano stradale in corrispondenza ai punti di fermata degli autobus, non devono di norma superare rispettivamente il 5% e l'1%.

In base all'esperienza per la pendenza longitudinale è comunque opportuno non superare il 3%.

Nelle figure che seguono (Figura 0-7, Figura 0-8) sono riportati schemi tipo per la fermata BUS, che può essere organizzata in piazzole di sosta esterne alla carreggiata in sede propria o lungo la carreggiata stessa.

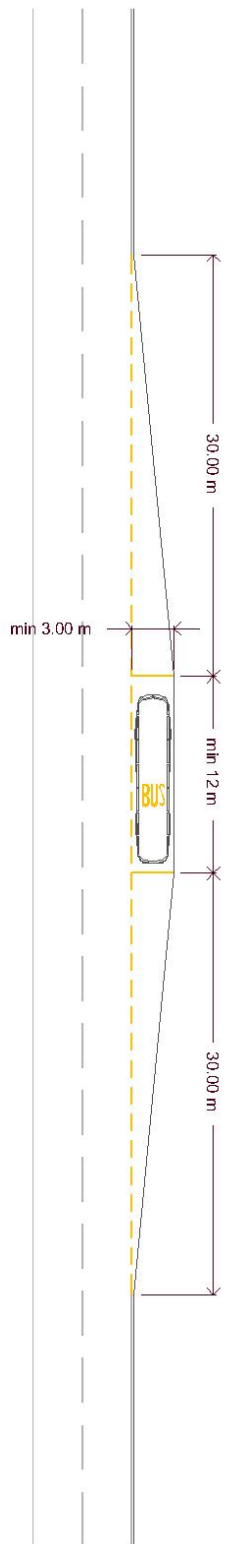


Figura 0-7

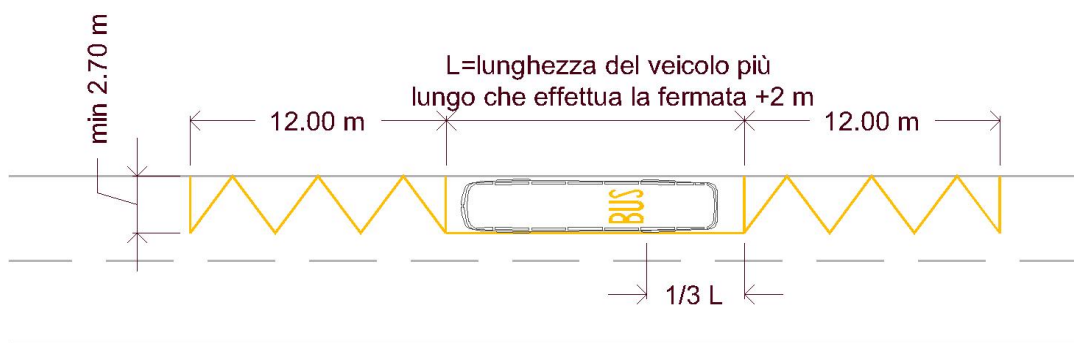


Figura 0-8



Art.14 Passi carrabili

Per le nuove realizzazioni stradali e nei casi in cui sia tecnicamente possibile per le strade esistenti, i passi carrabili con accesso diretto sulla strada sono ammessi solo su strade locali e interzonali. Negli altri casi, il loro raccordo con la strada deve avvenire tramite carreggiate di servizio attrezzate con idonei varchi.

In ogni caso, il passo carrabile deve essere distante almeno 12 metri dall'intersezione e non può essere localizzato su zone di incanalamento.

I passi carrabili delle aree e degli edifici per la sosta aventi capacità:

- a. inferiore o uguale a 15 posti auto devono avere una larghezza minima di 3,50 m;
- b. superiore a 15 posti auto devono avere una larghezza minima di 5,00 m, in modo da consentire l'incrocio dei veicoli;
- c. superiore a 300 posti auto occorre prevedere la separazione degli ingressi e delle uscite, con rami a senso unico ciascuno della larghezza minima di 3,00 m.

Nel caso c) la distanza minima tra i passi carrabili e le intersezioni deve essere non inferiore a 30 m, nel caso di strada a doppio senso; altresì, il passo carrabile deve essere adeguatamente illuminato, avendo cura di evitare fenomeni di abbagliamento.

Nel caso a) è preferibile non interrompere la continuità del piano del marciapiede in corrispondenza del passo carrabile, al fine di favorire i pedoni e le persone con difficoltà motorie.

In ogni caso, la pavimentazione del marciapiede nel tratto attraversato dal passo carrabile deve preferibilmente essere eseguita con l'impiego di materiale diverso per tipo e/o colore, al fine di far percepire la promiscuità d'uso dell'area sia ai pedoni che agli altri utenti del passo carrabile.

In genere è opportuno distinguere l'accesso pedonale da quello carrabile. Per insediamenti suscettibili di affollamento (scuole, ospedali, teatri, cinematografi, grandi magazzini, ecc.), i passi carrabili e gli accessi pedonali devono essere fisicamente separati. In corrispondenza dei passi carrabili, prima del marciapiede deve essere previsto un tratto piano e rettilineo della lunghezza minima di 5,00 m: i cancelli o i portoni devono essere ubicati oltre il suddetto tratto, anche per evitare l'arresto dei veicoli sul marciapiede.

Nel caso di transito sistematico e frequente di veicoli pesanti è da prevedere una larghezza minima del passo carrabile di 8,00/10,00 m ed innesti sulla carreggiata con raccordo circolare di 7 m (5 m negli altri casi), nonché un'ampiezza dell'area interna che permetta, oltre allo stazionamento, anche l'eventuale manovra di inversione di marcia dei veicoli, al fine di evitare operazioni di retromarcia sulla strada.



Art.15 I moduli di corsia

Il modulo di corsia, inteso come distanza tra gli assi delle strisce che delimitano la corsia, va scelto tra i seguenti valori: 2,75 m – 3 m – 3,25 m – 3,50 m – 3,75 m. Per ogni classe funzionale di strada urbana sono definiti i moduli di corsia utilizzabili.

Negli attestamenti delle intersezioni urbane il modulo della corsia può essere ridotto a 2,5 m, purché le corsie che adottano tale modulo non siano percorse dal trasporto pubblico o dal traffico pesante.

Il modulo delle corsie riservate ai mezzi per il trasporto pubblico collettivo, deve essere pari a 3,50 m.

Art.16 L'illuminazione della rete viaria

La L.R. 7 agosto 2009, n. 17 della Regione Veneto, "Nuove norme per il contenimento dell'inquinamento luminoso, il risparmio energetico nell'illuminazione per esterni e per la tutela dell'ambiente e dell'attività svolta dagli osservatori astronomici", la realizzazione di nuovi impianti di illuminazione stradale, nonché tutti gli interventi di *"...modifica, adeguamento, manutenzione, sostituzione ed integrazione sulle installazioni di illuminazione esistenti nel territorio comunale..."*, dovranno essere conformi con il Piano dell'illuminazione per il contenimento dell'inquinamento luminoso (PICIL), redatto dal Comune entro tre anni dalla data di entrata in vigore della Legge (art. 5, comma 1, lettera a).

Si rimanda a tale Piano per la definizione degli elementi illuminotecnici relativi alla rete stradale.



TITOLO IV - DISCIPLINE DELLE ALTRE OCCUPAZIONI DELLA SEDE STRADALE

Art.17 Impianti pubblicitari

L'occupazione del suolo pubblico da parte di impianti pubblicitari di qualsiasi tipo è subordinata a specifica autorizzazione concessa dall'Amministrazione Comunale. Il rilascio della concessione è subordinato al rispetto delle Norme del Codice della Strada e del suo Regolamento di esecuzione, del Regolamento Edilizio, delle Norme e dei Regolamenti relativi alle imposte comunali sulla pubblicità e per le pubbliche affissioni, per l'applicazione del canone per l'occupazione di spazi e di aree pubbliche, alla gestione e manutenzione delle aree a verde pubblico.

Art.18 Edicole e chioschi

Ogni occupazione del suolo pubblico deve essere preventivamente concessa dall'Amministrazione comunale. Il rilascio della concessione è subordinato al rispetto delle Norme del Codice della Strada e del suo Regolamento di esecuzione, del Regolamento Edilizio, delle Norme e dei Regolamenti relativi alle imposte comunali sulla pubblicità e per le pubbliche affissioni, per l'applicazione del canone per l'occupazione di spazi e di aree pubbliche, alla gestione e manutenzione delle aree a verde pubblico.

Nei centri abitati, l'occupazione dei marciapiedi da parte di chioschi, edicole può essere consentita fino ad un massimo della metà della loro larghezza, purché in adiacenza dei fabbricati e sempre che rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga non meno di 2 m. In ogni caso non possono essere installati chioschi o edicole a meno di 15 m dall'area di intersezione (per la definizione di area di intersezione vedi art. 19). Nelle zone di rilevanza storico-ambientale, ovvero quando sussistano particolari caratteristiche geometriche della strada, i comuni, limitatamente alle occupazioni già esistenti alla data di entrata in vigore del Codice (1° gennaio 1993), possono autorizzare l'occupazione dei marciapiedi a condizione che sia garantita una larghezza libera per la circolazione dei pedoni e delle persone con limitata o impedita capacità motoria di almeno 1,00 m. In ogni caso il percorso pedonale sopraccitato deve risultare libero da oggetti, anche di natura temporanea, facenti parte delle attrezzature del chiosco o dell'edicola.

Art.19 Altre installazioni

Ogni altra occupazione del suolo pubblico (panchine, cabine telefoniche, cestini porta rifiuti, vasi, cassonetti per la raccolta dei rifiuti, cassette postali, parcometri, attrezzature telefoniche pubbliche, distributori automatici, ecc.) è subordinata a concessione o autorizzazione dell'Amministrazione Comunale nel caso di richiesta da parte di privati, nullameno su progetto per installazioni da parte di enti pubblici. In ogni caso il rilascio dell'autorizzazione (o



concessione) è subordinato al rispetto delle Norme del Codice della Strada e del suo Regolamento di esecuzione, del Regolamento Edilizio, delle Norme e dei Regolamenti relativi alle imposte comunali sulla pubblicità e le pubbliche affissioni, l'applicazione del canone per l'occupazione di spazi e aree pubbliche, alla gestione e manutenzione delle aree a verde pubblico.

Art.20 Distributori di carburante

Per i distributori di carburante il posizionamento degli impianti, compresi l'area di servizio, l'area di attesa per il rifornimento (riferita all'intera coda dei veicoli) e gli apprestamenti di ingresso e di uscita, deve essere realizzato al di fuori delle carreggiate stradali, sia principali sia laterali (ove esistenti), ed in modo tale da assicurare la continuità e l'ampiezza della banchina stradale di destra e l'eventuale marciapiede presente, attraverso l'uso di idonei spartitraffico laterali e relativi varchi, sempre del tipo monodirezionale.

Sulle strade di scorrimento, interquartierali e di quartiere i distributori di carburante devono avere interdistanza – tra loro e con le intersezioni – non minore di 100 m sulle strade di scorrimento e di 30 m sulle strade di interquartiere e quartiere (misurata tra fine di apprestamento di ingresso sulla carreggiata stradale ed inizio del successivo apprestamento di uscita).

Sulle strade locali e locali interzonali i distributori di carburante devono essere dotati di varchi di ingresso e di uscita di lunghezza minima pari a 8.00 m e raccordati con raggio planimetrico minimo di 7.00 m, nonché devono essere localizzati almeno a 12,00 m di distanza tra loro e dalle intersezioni.

Art.21 Piantagioni e siepi

In ambito urbano, le recinzioni e le piantagioni dovranno essere realizzate in conformità ai piani urbanistici e di traffico e non dovranno comunque ostacolare o ridurre, a giudizio dell'ente proprietario della strada, il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione.

In particolare, nella messa a dimora di siepi e cespugli non si deve ostacolare la visuale in prossimità di intersezioni viarie o attraversamenti pedonali; l'altezza di crescita va quindi permanentemente limitata a 80 cm.

I proprietari confinanti con strade o piazze hanno l'obbligo di mantenere le siepi in modo da non restringere o danneggiare la strada e di tagliare i rami delle piante che si protendono oltre il confine stradale, che nascondono la segnaletica o che ne compromettono comunque la leggibilità dalla distanza e dalla angolazione necessarie. Qualora per effetto di intemperie o per qualsiasi altra causa vengano a cadere sul piano stradale alberi piantati in terreni laterali o



ramaglie di qualsiasi specie e dimensioni, il proprietario degli stessi è tenuto a rimuoverli nel più breve tempo possibile.

Art.22 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 e definiti con apposita ordinanza sindacale, 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.

Per quanto concerne le Z.T.L., sono definite attraverso apposita ordinanza sindacale le opportune limitazioni dell'orario in cui è consentito il carico e lo scarico delle merci.

La sosta e la fermata dei veicoli è vietata nelle aree destinate al mercato e ai veicoli per il carico e lo scarico, nelle ore stabilite.

Nel caso di richiesta di interventi urbanistici preventivi e di concessioni edilizie che riguardano la costruzione di nuovi edifici a destinazione commerciale e produttiva, il progetto dovrà comprendere anche apposite planimetrie in scala adeguata rappresentanti l'ubicazione, il dimensionamento delle piazzole e l'ubicazione dei percorsi veicolari relativi al carico e scarico delle merci.

Art.23 Pulizia e manutenzione delle strade

In relazione alle operazioni di pulizia delle strade, è ammesso il transito delle macchine pulitrici su piste ciclabili e marciapiedi per il tempo strettamente necessario allo svolgimento dell'attività.

Durante tutte le fasi di pulizia, gli addetti al servizio devono mettere in atto tutti quei provvedimenti necessari, a norma del Codice della Strada e del Regolamento, al fine di tutelare la sicurezza della circolazione per tutti gli utenti della strada.

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. Le aree e i fabbricati destinati alla manutenzione e all'esercizio della rete viaria devono essere ubicati lungo il tracciato in posizione tale da garantire la tempestività e l'efficienza degli interventi di esercizio e di manutenzione.



Art.24 Rifiuti urbani

I cassonetti per la raccolta, anche differenziata, dei rifiuti solidi urbani di qualsiasi tipo e natura di cui all'articolo 25 comma 3 del Codice, devono essere collocati in genere fuori dalla carreggiata in modo da non arrecare pericolo od intralcio alla circolazione veicolare, pedonale e ciclabile e comunque fuori dalle distanze di visibilità agli incroci.

Il posizionamento dei cassonetti in carreggiata è ammesso nelle strade locali qualora vi sia ammessa anche la sosta. Ove il cassonetto occupasse parzialmente il marciapiede, il percorso pedonale deve comunque avere una larghezza minima di almeno 1,20 m.

I cassonetti devono essere posizionati al di fuori della carreggiata nelle strade locali interzonali e in quelle di quartiere.

La programmazione delle attività di raccolta rifiuti deve essere diretta a creare il minimo disagio agli utenti della strada, compatibilmente con le esigenze del servizio. Qualora in alcune strade a causa della raccolta dei rifiuti urbani si dovessero registrare disagi alla circolazione, il Sindaco, sentiti preventivamente i competenti Uffici Tecnici Comunali del Settore LL.PP., la Polizia Municipale e l'Azienda esercente, può stabilire con propria ordinanza le eventuali limitazioni di orario per effettuare dette operazioni.

Art.25 Aree di ristoro

Ogni occupazione del suolo pubblico da parte di attrezzature connesse alle aree di ristoro (tavolini, sedie, palchi, ombrelloni, gazebo,) deve essere autorizzata preventivamente 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, delle Norme e dei Regolamenti relativi alle imposte comunali sulla pubblicità e le pubbliche affissioni, per l'applicazione del canone per l'occupazione di spazi e aree pubbliche, alla gestione e manutenzione delle aree a verde pubblico.

Nei centri abitati, l'occupazione di marciapiedi può essere consentita purché rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga non meno di 1,50 m.

Art.26 Cantieri stradali e occupazioni edili

26.1 Cantieri stradali

Tranne che per gli interventi di emergenza (fughe di gas, rotture tubazioni, ecc.), è vietato eseguire opere o depositi e aprire cantieri stradali, anche temporanei, sulle strade e loro pertinenze nonché sulle relative fasce di rispetto e sulle aree di visibilità senza preventiva autorizzazione o concessione della competente autorità (ente proprietario della strada o chi per esso).



Chiunque esegua lavori o depositi materiali sulle aree destinate alla circolazione o alla sosta di veicoli e di pedoni deve adottare tutti gli accorgimenti necessari per la sicurezza e la fluidità della circolazione, compresa la necessaria segnaletica stradale, e mantenerli in perfetta efficienza sia di giorno che di notte.

Nel caso di cantieri che interessino la sede di strade urbane di scorrimento, di interquartiere e di quartiere, i lavori devono possibilmente essere svolti in più turni, anche utilizzando l'intero arco della giornata e, in via prioritaria, nei periodi giornalieri di minimo impegno della strada da parte dei flussi veicolari.

Al termine dei lavori di cantiere, e comunque entro e non oltre 15 giorni dalla fine dei lavori, la sede stradale dovrà essere completamente ripristinata (compresa la segnaletica orizzontale) ai fini della totale ripresa delle funzionalità della strada. Tale termine potrà essere prorogato per giustificati motivi, tra cui condizioni meteo e/o temperature non adeguate alla stesa delle pavimentazioni.

Gli accorgimenti necessari alla sicurezza e alla fluidità della circolazione nel tratto di strada che precede un cantiere o una zona di lavoro o di deposito dei materiali, consistono in un segnalamento adeguato alle velocità consentite ai veicoli, alle dimensioni della deviazione e alle manovre da eseguire all'altezza del cantiere, al tipo di strada e alle situazioni di traffico e locali.

L'inizio dei lavori dovrà essere comunicato almeno 5 giorni prima agli Uffici Tecnici Comunali del Settore LL.PP. Il ripristino della sede stradale dovrà essere eseguito secondo le prescrizioni fornite dai competenti Uffici Tecnici Comunali del Settore LL.PP.

In particolare, si raccomanda:

il rifacimento della segnaletica stradale danneggiata od eliminata nel corso dei lavori;

il ripristino delle cordone e dei marciapiedi eventualmente interessati dai lavori con materiali uguali a quelli esistenti.

La ditta richiedente sarà comunque ritenuta responsabile per gli scavi ed i ripristini eseguiti per il periodo di un anno dalla data di fine lavori, e comunque fino allo svincolo della cauzione.

La segnaletica di sicurezza dei lavori, dei depositi, degli scavi e dei cantieri stradali deve essere stabile e non costituire fonte di pericolo per gli utenti della strada e deve comprendere speciali accorgimenti a difesa dell'incolumità dei pedoni che transitano in prossimità dei cantieri stessi. La rimozione della segnaletica di cantiere deve avvenire a cura dell'esecutore a lavori ultimati.

Se non esiste marciapiede, o questo è stato occupato dal cantiere, occorre delimitare e proteggere un corridoio di transito pedonale, lungo il lato o i lavori prospicienti il traffico veicolare, della larghezza di almeno 1,20 m.

In tutti i casi di lavori interessanti la sede stradale che comportino la soppressione totale di una o più corsie e che possono produrre congestionamenti o code, i soggetti che presentano



domanda di autorizzazione dovranno allegare, per il Settore LL.PP., in concomitanza con la domanda di occupazione di suolo pubblico, uno schema con l'individuazione di percorsi alternativi o comunque l'indicazione di tutti quegli accorgimenti ritenuti idonei per ridurre la situazione di disagio agli utenti della strada. I percorsi alternativi saranno approvati dalla P.L. eventualmente sulla scorta di un parere emesso dai LL.PP. La Polizia Locale., in accordo con i LL.PP., potrà disporre varianti e integrazioni alle proposte, qualora le stesse non siano ritenute idonee o sufficienti. I percorsi alternativi e i diversi accorgimenti previsti dovranno essere adeguatamente segnalati, a cura e spese dell'esecutore dei lavori. In caso di riduzione temporanea della sede viaria è necessaria la presenza di personale o di attrezzature idonee per la regolazione del flusso di traffico secondo le esigenze della circolazione.

26.2 Specifiche per i cantieri edili

L'occupazione di suolo pubblico in sede stradale può essere dovuta anche alla necessità di eseguire lavori edili (ristrutturazioni, installazione di gru, ecc.) sia da parte di privati che di enti pubblici (cantieri edili).

La segnaletica di sicurezza dei cantieri edili deve essere stabile, non costituire fonte di pericolo per gli utenti della strada e comprendere speciali accorgimenti a difesa della incolumità dei pedoni che transitano in prossimità dei cantieri stessi. La rimozione della segnaletica di cantiere deve avvenire a cura dell'esecutore a lavori ultimati. Se non esiste marciapiede, o questo è stato occupato dal cantiere, occorre delimitare e proteggere un corridoio di transito pedonale, lungo il lato o i lavori prospicienti il traffico veicolare, della larghezza di almeno 1 m.

In tutti i casi di lavori interessanti la sede stradale che comportino la soppressione totale di una o più corsie o di posti di sosta e che possono produrre congestionamenti o code, i soggetti che presentano domanda di concessione dovranno allegare, in concomitanza con la domanda di occupazione di suolo pubblico, uno schema con l'individuazione di percorsi alternativi o comunque l'indicazione di tutti quegli accorgimenti ritenuti idonei per ridurre la situazione di disagio agli utenti della strada.

Ai fini delle concessioni, andranno acquisiti i pareri della Polizia Municipale che potranno comportare modifiche agli schemi suddetti; verranno successivamente predisposte le eventuali ordinanze di modifica della viabilità.

Art.27 Sanzioni

Chiunque violi le disposizioni del presente regolamento, ovvero le prescrizioni contenute nelle autorizzazioni, è soggetto alle sanzioni previste per le relative violazioni dal Codice della Strada e da altre disposizioni di legge.



TIPOLOGIA DELLE FUNZIONI E DELLE CARATTERISTICHE		TIPOLOGIA DELLE RETI E DELLE STRADE URBANE						
DENOMINAZ. GENERALI	DENOMINAZIONI SPECIFICHE	AUTOSTRADE	DI SCORRIMENTO VELOCE	DI SCORRIMENTO	INTERQUARTIERE	DI QUARTIERE	INTERZONALI	LOCALI
Craterio di attribuzione		Strade nuove ed esistenti	Solo strade esistenti	Strade nuove ed esistenti	Solo strade esistenti	Quartiere	Solo strade esistenti	Strade nuove ed esistenti
Funzioni principali		sostenere il traffico di attraversamento urbano e di scambio extraurbano ad elevato livello di servizio	sostenere il traffico di attraversamento urbano e di scambio extraurbano ad elevato livello di servizio	rendere avulso il centro abitato dai problemi del suo traffico di attraversamento, assicurare un elevato livello di servizio per gli spostamenti di più lunga distanza propri dell'ambito urbano.	assicurano i collegamenti tra i diversi quartieri del comune di Villafranca e dei Comuni limitrofi svolgono un ruolo di distribuzione dei principali flussi di traffico in ingresso ed uscita per il tramite delle altre componenti della rete urbana di Villafranca.	realizzano i principali collegamenti tra e all'interno dei quartieri della città, consentendo una distribuzione dei flussi sulla rete di livello minore. Distribuiscono il traffico delle strade di interquartiere e raccolgono quello delle strade interzonali.	collegamento fra zone interne di un medesimo quartiere, a servizio della principali attrezzature di livelli di quartiere	a servizio diretto degli edifici prevalentemente a servizio dei pedoni e della sosta veicolare
Utenze ammesse e loro regolazione	Pedoni	esclusi	event. su marciapiedi protetti	su marciapiedi protetti	su marciapiedi	su marciapiedi	su marciapiedi	su marciapiedi o in carreggiata
	Ciclisti	esclusi	esclusi	su piste protette	su piste protette	in carreggiata (event. con corsia ciclabile o pista protetta)	in carreggiata	in carreggiata
	Mezzi pubblici collettivi	fermate in aree di servizio	fermate in aree di servizio	corsia riservata e/o golfi di fermata attrezzati	eventuale corsia riservata e/o golfi di fermata attrezzati	in carreggiata	in carreggiata	esclusi
	Altri veicoli	solo talune categorie di veicoli a motore	solo talune categorie di veicoli a motore	solo veicoli a motore, con esclusione dei ciclomotori	solo veicoli a motore, con eventuale presenza dei ciclomotori	tutte le categorie	tutte le categorie	tutte le categorie
	Sosta veicolare	nelle aree di servizio, anche la fermata	nelle aree di servizio, anche la fermata	su aree o fasce laterali con accessi concentrati	su aree o fasce laterali con accessi concentrati	su aree o fasce laterali con corsia di manovra	a norma CdS	a norma CdS
Caratteristiche di sezione	Strade di servizio	eventuali	eventuali	eventuali	eventuali	nei tronchi con attrezzature urbane o con rilevanti attrezzature di quartiere	escluse	escluse
	Velocità massima di progetto	120 km/h	120-80 km/h	80 km/h	80-60 km/h	60 km/h	60 km/h	60 km/h
	Tipo di carreggiate	indipendenti o separate	indipendenti o separate	indipendenti o separate	eventualmente unica carreggiata	prevalentemente ad unica carreggiata	unica carreggiata	unica carreggiata
	N° corsie per senso di marcia	≥ 2	≥ 2	≥ 2	≥ 1	≥ 1	1	1
	Larghezza delle corsie di marcia	3,50 m	3,50 o 3,25 m	3,25 m	3,25 o 3,00 m	3,00 m	3,00 o 2,75 m	2,75 m
	Larghezza minima dello spartitraffico	1,80 m	1,80 m	1,80 m	eventuale, anche < 1,80 m	eventuale < 1,80 m e valicabile dai pedoni	assente	assente
	Larghezza minima del margine interno	3,20 m	2,80 m	2,80 m	2,80 o 0,45 m a doppia riga	eventuale < 2,80 m o 0,45 m a doppia riga o 0,50 m a riga singola	0,45 o 0,15 m a riga singola	escluso o 0,15 m a riga singola
	Larghezza delle corsie di emergenza	3,00 m	3,00-2,50 m	minimo 2,50 m (eventualmente sostituite da piazzole ogni 300 m)	minimo 2,50 m (eventualmente sostituite da piazzole ogni 300 m)	escluse	escluse	escluso o 0,15 m a riga singola
	Larghezza minima delle banchine	0,70 m in sinistra e 2,50 m in destra (oppure corsia di emergenza)	0,70 m in sinistra e 1,00 m in destra (oppure corsia di emergenza)	0,50 m in sinistra e 1,00 m in destra (oppure corsia di emergenza)	0,50 m in sinistra e 1,00 m in destra (oppure corsia di emergenza)	0,50 m in destra	0,50 m in destra	0,50 m in destra
	Larghezza minima dei margini laterali	5,30 m	4,30 m	2,30 m	2,30 m	2,30 m o 0,50 m se assente strada di servizio	2,30 m o 0,50 m se assente strada di servizio	inesistenti (cfr banchina in destra)
	Larghezza minima/consigliata dei marciapiedi	assenti	assenti o 1,50 / 2,00 m	1,50 / 2,00 m	1,50 / 2,00 m	1,50 / 2,50 m	1,50 / 2,50 m	1,50 / 2,50 m
Larghezza minima delle fasce di rispetto	30 m	20 m	20 m	8 m	8 m	5 m	5 m	
Caratteristiche di intersezione	Tipo di intersezioni	a livelli sfalsati	a livelli sfalsati	eventualmente non sfalsate	anche organizzate a raso	organizzate a raso	organizzate a raso	anche non organizzate
	Distanza minima tra le intersezioni	1500 m	300 m	300 m	100 m	100 m	30 m	30 m
	Regolazioni delle svolte a sinistra	su apposite rampe	su apposite rampe	vietate a raso	vietate a raso o controllate	controllate	controllate	ammesse
	Passi carrabili	inesistenti	inesistenti	raggruppati	raggruppati	raggruppati	raggruppati o diretti	diretti
	Tipi di attraversamenti pedonali	a livelli sfalsati	a livelli sfalsati	sfalsati o eventualmente semaforizzati	sfalsati o eventualmente semaforizzati	semaforizzati o eventualmente zebrati	zebrati (solo se necessari)	zebrati (solo se necessari)
Ubicazione e distanze degli attraversamenti pedonali	situazioni particolari	situazioni particolari	sulle intersezioni, distanziamento non oltre 300 m	sulle intersezioni, distanziamento non oltre 300 m	sulle intersezioni, distanziamento non oltre 200 m	se necessari, non oltre 100 m	se necessari, non oltre 100 m	