

COMUNE DI CASCINA

PIANO URBANO DEL TRAFFICO

**Proposta Tecnica
di
Piano Generale del Traffico
Urbano**

- Allegato 2 -

Regolamento per la disciplina degli spazi viari urbani

Allegato 2

REGOLAMENTO PER LA DISCIPLINA DEGLI SPAZI VIARI URBANI

(bozza)

ORDINANZA DEL SINDACO

ARTICOLAZIONE DELL'ORDINANZA

- I - Significato del Regolamento Viario ed ambito territoriale di applicazione
- II - Viabilità di nuova costruzione
- III - Viabilità esistente
- IV - Disciplina d'uso delle strade

I - SIGNIFICATO DEL REGOLAMENTO VIARIO ED AMBITO TERRITORIALE DI APPLICAZIONE

Art. 1

1. Il presente Regolamento Viario fa riferimento al Nuovo Codice della Strada (decreto legislativo del 30.4.92 n.285 e successive modificazioni), alle "Norme sulle caratteristiche geometriche e di traffico delle strade urbane" (Bollettino Ufficiale del Consiglio Nazionale delle Ricerche n.60 del 26 aprile 1978) ed alle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" del Ministero dei Lavori Pubblici, pubblicate sul supplemento alla G.U. n.146 del 24.6.95; inoltre, esso è integrato dalle indicazioni del Piano Urbano del Traffico, così come previsto dall'art.36 del Nuovo Codice della Strada.

2. Esso definisce le caratteristiche minime, geometriche e di traffico, delle strade urbane di nuova costruzione ed esistenti e disciplina l'uso di queste, con il duplice scopo di assicurare al traffico stradale, veicolare e pedonale, una circolazione fluida e sicura, nel rispetto dei valori ambientali, e di tutelare, in termini di sicurezza e di inquinamento, le aree pedonali.

3. Il Regolamento Viario costituisce parte integrante della Norme di attuazione del Piano Strutturale.

4. Al Regolamento Viario debbono far riferimento tutti gli uffici comunali per le rispettive competenze.

Art. 2

1. L'ambito territoriale di applicazione del presente Regolamento Viario è il territorio comunale ed i suoi centri abitati, definiti dall'art.3 del T.U. del Nuovo Codice della Strada e delimitati dalla deliberazione della Giunta Municipale del n.

2. Tale ambito territoriale è integrato delle strade extraurbane a servizio prevalente del traffico interessante il centro urbano, qualunque sia l'Amministrazione competente. A tale proposito l'Amministrazione Comunale manifesterà le proprie esigenze agli enti proprietari e gestori delle relative strade.

II - VIABILITÀ DI NUOVA COSTRUZIONE

Art. 3

1. Ciascuna strada di nuova costruzione, non destinata all'esclusivo uso dei pedoni, dovrà essere classificata in una delle seguenti quattro categorie secondo le funzioni che ad essa si intendono assegnare, conformemente a quanto indicato dal Nuovo Codice della Strada, dal D.M. 5/11/2001, "Norme funzionali egeometriche per la costituzione delle strade" e dalle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" del Ministero dei Lavori Pubblici, pubblicate sul supplemento alla G.U. n.146 del 24.6.95:

- Autostrade urbane: che hanno il compito di allontanare dalla città il traffico extraurbano di transito, nonché di servire il traffico di scambio tra territorio urbano ed extraurbano.
- Strade di scorrimento: che hanno il compito di garantire la fluidità degli spostamenti veicolari interni all'ambito urbano; esse sono fondamentalmente a servizio del traffico pubblico e privato di collegamento di zone urbane distanti tra loro.
- Strade di quartiere: che hanno il compito di assicurare facili collegamenti tra punti estremi di un medesimo quartiere ed, eventualmente, di collegare quartieri limitrofi; in esse possono assumere particolare importanza, oltre che le componenti di movimento dei veicoli pubblici e privati, anche le componenti relative alla sosta e alle correnti pedonali.
- Strade locali: che hanno il compito di servire direttamente gli insediamenti; la loro funzione preminente è da mettere in relazione alle esigenze dei pedoni e della sosta.

2. Le autostrade urbane, le strade di scorrimento e le strade di quartiere sono complessivamente "strade principali".

3. Per ciascuna delle quattro categorie di strade, di cui al comma 1, dovranno essere adottate, in fase di progettazione, tutte le caratteristiche geometriche previste dal citato D.M. che sono sintetizzate nelle tabelle 1, 2 e 3 in calce alla presente ordinanza. Per quanto riguarda le strade locali, in considerazione delle necessità di sosta dei veicoli privati, le dimensioni minime delle fasce di pertinenza potranno essere aumentate, su una parte dell'estesa di dette strade commisurata alle destinazioni d'uso del territorio circostante, al valore di 7,50 m.

III - VIABILITÀ ESISTENTE

Art. 4

1. Tutte le strade destinate ad uso esclusivo dei pedoni rientrano nella categoria delle aree pedonali, e pertanto, le loro caratteristiche geometriche e di tracciato non necessitano di particolare regolamentazione. Le aree pedonali debbono essere separate da tutta la viabilità circostante mediante elementi materializzati, che impediscano l'accesso ai veicoli, salvo che ai mezzi di soccorso (Ambulanze, mezzi dei Vigili del Fuoco). La loro disciplina d'uso è regolamentata da quanto previsto al successivo titolo IV.

2. Tutte le strade esistenti, eccettuate quelle del precedente comma e quelle soggette a particolari vincoli storici, architettonici ed ambientali, sono classificate, coerentemente con quanto previsto dal Piano Urbano del Traffico (PUT), nelle seguenti categorie: strade principali di 1° livello, strade principali di 2° livello e strade locali.

3. Le eventuali Zone a Traffico Limitato (ZTL) sono costituite da una o più strade locali o strade soggette ai vincoli di cui al comma precedente nella quali, ai sensi dell'art.3 comma 1 (definizione n.54) del Nuovo Codice della Strada decreto legislativo del 30.4.92 n.285, l'accesso e la circolazione sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli, secondo quanto previsto da apposite ordinanze. È possibile prevedere più tipi di ZTL, in funzione delle categorie di utenti e/o veicoli ammessi o delle fasce orarie di funzionamento; in tal caso, ogni ZTL sarà contrassegnata dalla dicitura "zona" seguita dal nome del colore che si intende attribuire ad essa e, per ciascuna di esse, dovranno essere specificati in modo chiaro le limitazioni, le eccezioni ed i divieti stabiliti.

4. Negli interventi di ristrutturazione della viabilità esistente, attraverso Piani Particolareggiati o Lottizzazioni Convenzionate, dovranno essere adottate tutte le caratteristiche geometriche previste dal titolo II per la viabilità di nuova costruzione, nei limiti però del rispetto dei vincoli urbanistici previsti dal Piano Strutturale per le strade di particolare valore storico, architettonico ed ambientale. Qualora le caratteristiche geometriche del tessuto urbanistico esistente fossero tali da rendere impossibile l'adeguamento ai valori previsti dal titolo II, si possono adottare le caratteristiche sintetizzate in tab. 4, riportate in calce alla presente ordinanza.

IV - DISCIPLINA D'USO DELLE STRADE

Art. 5

1. Su tutta la viabilità, escluse le aree pedonali, la regolamentazione del traffico deve essere adeguata a quanto previsto nella tab. 3 allegata alla presente ordinanza; per la viabilità esistente, gli adeguamenti infrastrutturali necessari potranno avvenire gradualmente o in occasione di lavori di manutenzione straordinaria che consentono interventi di ristrutturazione.

Art. 6

1. Sulla viabilità principale, si definisce una specifica regolamentazione dell'uso degli spazi stradali, secondo quanto precisato ai successivi commi, in merito a:

- a - carico e scarico delle merci,
- b - raccolta dei rifiuti,
- c - pulizia delle strade,
- d - manutenzione delle strade ed esecuzione di lavori superficiali e nel sottosuolo, che non implicino installazioni di cantieri fissi,
- e - accessi alle scuole, ad uffici pubblici e, comunque, ad impianti ad alta frequentazione (teatri, cinematografi, stadi, chiese e simili),
- f - presenza di passi carrabili,
- g - occupazione dei marciapiedi e degli spazi pubblici in genere,
- h - installazione di impianti pubblicitari,
- i - commercio ambulante,
- j - distributori di carburante.

2. Tutte le attività elencate al comma precedente ai punti a, b, c, d debbono essere effettuate in orari al di fuori delle fasce di punta del traffico (ad esempio: al mattino, prima delle 7.00, a metà giornata, tra le 14.00 e le 15.30 e, la sera, dopo le 20.30).

3. Gli interventi relativi al punto d del comma 1 debbono essere programmati coordinando le diverse esigenze sia nel tempo (periodo di morbida del traffico veicolare sia orari che stagionali) che nello spazio (salvaguardando finché possibile il traffico veicolare), salvo casi di reale emergenza, in modo da garantire la fluidità e la sicurezza della circolazione pedonale e veicolare.

4. La localizzazione dei cassonetti e dei punti di carico e scarico delle merci deve essere individuata in luoghi lontani dalle intersezioni ed al di fuori delle carreggiate stradali.

5. Gli accessi alle scuole, agli uffici pubblici ed agli impianti indicati al comma 1, punti e, non debbono essere ubicati sulla viabilità di scorrimento; eventualmente, verranno attivati altri accessi esistenti su viabilità minore oppure, ove possibile, ne verranno realizzati dei nuovi. In caso di impossibilità di dette modifiche, si valuterà, in funzione dell'intensità di uso delle strutture aperte al pubblico, l'opportunità di declassare la strada o di trasferire la stessa attività o, come minimo, di stabilire una efficiente regolamentazione particolare.

6. Sulle autostrade urbane non è assolutamente consentita l'esistenza di passi carrabili; sulle strade di scorrimento l'accesso ai passi carrabili deve

essere regolamentato secondo le disposizioni dell'art. 22 del Nuovo Codice della Strada e dell'art. 46 del Regolamento di esecuzione.

7. Le occupazioni di suolo connesse con i punti g, h, i, j del comma 1 possono essere autorizzate solo se fuori dal piano viabile (carreggiate e banchine), in modo da non intralciare il deflusso dei veicoli, e lontano dalle intersezioni, in modo da non impedire la visibilità sulle intersezioni e non occultare i segnali stradali.

8. Le occupazioni dei marciapiedi o di altri spazi pedonali connesse con i punti g, h, i non debbono ostacolare la continuità dei percorsi pedonali. In particolare l'occupazione dei marciapiedi non deve superare la metà della loro larghezza e deve essere lasciata libera per il deflusso pedonale una ampiezza commisurata all'entità dei flussi pedonali e mai inferiore a m. 2.00 (cfr. art. 20 comma 3 del Nuovo Codice della Strada). Sui marciapiedi esistenti, di dimensioni inferiori a m. 2.00, è vietata qualsiasi forma di occupazione.

9. A seguito di lavori di ristrutturazione della sede stradale si deve provvedere anche allo spostamento, in aree esterne ad essa e lontane dalle intersezioni, dei distributori di carburante già ubicati lungo i marciapiedi.

10. Sulle autostrade urbane è ammessa la sola manutenzione della strada secondo quanto indicato ai commi 2 e 3. La presenza di distributori di carburante è ammessa su apposite aree e collegate con le carreggiate tramite adeguate corsie di decelerazione ed accelerazione.

Art. 7

1. Sulla viabilità locale si definisce una specifica regolamentazione dell'uso degli spazi stradali solo in merito ai punti g, h, i, j di cui al comma 1 dell'art. 6, secondo quanto specificato nei commi 7 e 8 del medesimo art. 6.

Art. 8

1. Nelle aree pedonali, si definisce una specifica regolamentazione dell'uso degli spazi stradali, secondo quanto precisato ai successivi commi.

2. È interdetta la circolazione dei veicoli, salvo esplicito consenso per i velocipedi, per i veicoli utilizzati da persone portatrici di handicap limitanti le capacità motorie e per i veicoli in servizio di emergenza.

3. Le operazioni connesse con i punti a, b, c di cui al comma 1 dell'art. 6, di norma debbono essere effettuate con veicoli a braccia. Eccezionalmente con permessi specifici ed in giorni ed orari predeterminati, tali operazioni potranno essere effettuate con veicoli a motore.

4. Le occupazioni connesse con i punti g, h, i di cui al comma 1 dell'art. 6, non debbono ostacolare la continuità dei percorsi pedonali.

Art. 9

1. Nelle zone a traffico limitato il transito e la sosta sono consentiti solo, nei periodi stabiliti da apposite ordinanze, alle seguenti categorie di utenti e di veicoli: residenti, veicoli utilizzati da persone portatrici di handicap limitante le capacità motorie, veicoli in servizio di emergenza, taxi e veicoli di utenti con autorizzazione provvisoria a durata limitata per esigenze particolari.

2. Per tutte le attività elencate al comma 1 dell'art. 6 ai punti a, b, c le operazioni ad esse connesse debbono essere effettuate tra le 22.00 e le 7.00. Eccezionalmente potrà essere consentito l'accesso alle ZTL, limitatamente alle operazioni di cui al punto a del comma 1 dell'art. 6, con permessi specifici, in giorni ed orari predeterminati.

3. La regolamentazione delle attività, elencate ai punti g, h, i, j del comma 1 dell'art. 6, è la medesima di quella indicata all'art. 6.

Art. 10

1. Le recinzioni e le piantagioni non dovranno ostacolare o ridurre il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione.

2. Per le recinzioni e le piantagioni sulle nuove strade si fa riferimento a quanto previsto dall'art. 18 del Nuovo Codice della Strada.

3. Per la viabilità esistente, in corrispondenza delle intersezioni stradali a raso, nelle aree di visibilità, come appresso definite, è fatto divieto di eseguire piantagioni, mentre le recinzioni, oltre ad avere un raggio di curvatura minimo di m. 5.00, dovranno essere tali da non costituire ostacolo alla visibilità.

4. Per area di visibilità, sulle strade esistenti, si definisce il triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti il confine stradale, la cui lunghezza misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia pari al doppio della distanza stabilita per le fasce di rispetto ed il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti esterni.

Art. 11

1. Nelle aree di particolare interesse ambientale o tradizionale sono interdette le attività degli esercizi commerciali, degli esercizi pubblici e delle imprese artigiane a norma dell'art. 4 del Decreto Legge n° 832 del 9/12/1986 convertito con Legge n° 15 del 6/2/1987.

Tabella 1 - Caratteristiche geometriche minime della sezione trasversale.

DENOMINAZIONE	TIPO DI CARREGGIATE	N. MINIMO DI CORSIE PER SENSO DI MARCIA	LARGHEZZA MINIMA DELLE CORSIE (m)	LARGHEZZA MINIMA SPARTITRAFFICO CENTRALE (m)	LARGHEZZA MINIMA CORSIE DI EMERGENZA (m)	LARGHEZZA MINIMA BANCHINE (m)	LARGHEZZA MINIMA MARCIAPIEDI (m)	LARGHEZZA MINIMA FASCE DI PERTINENZA (m)
Autostrade urbane	separate da spartitraffico	2	3,50	1,60 (con barriere)	3,00	---	---	20,00
Strade di scorrimento	separate ovunque possibile	2	3,25	1,10 (con barriere)	---	1,00	3,00	5,00
Strade di quartiere	unica a doppio senso	1	3,00	0,50	---	0,50	4,00	5,00
Strade locali	unica a doppio senso	1	2,75	---	---	0,50	3,00	5,00

Tabella 2 - Caratteristiche di tracciato per le diverse categorie.

DENOMINAZIONE	VELOCITÀ MINIMA DI PROGETTO (km/h)	RAGGIO PLANIMETRICO MINIMO (m)	RAGGIO ALTIMETRICO MINIMO		MASSIMA PENDENZA LONGITUDINALE (%)	MASSIMA PENDENZA TRASVERSALE IN CURVA (%)	DISTANZA MINIMA TRA LE INTERSEZIONI (m)	TIPO DELLE INTERSEZIONI
			concavo (m)	convesso (m)				
Autostrade urbane	90	300	3.500	2.500	6,0	7,0	1.500	a livelli sfasati
Strade di scorrimento	70	160	2.000	1.200	6,0	4,5	300	preferibilmente a livelli sfalsati
Strade di quartiere	50	85	1.000	600	7,0	3,0	100	---
Strade locali	25	25	300	200	10,0	---	---	---

Tabella 3 - Discipline di uso per le diverse categorie di strada.

DENOMINAZIONE	COMPONENTI DI TRAFFICO AMMESSE	REGOLAZIONE				PASSI CARRABILI	ATTRAVERSAMENTI PEDONALI		
		dei mezzi pubblici	della sosta	del traffico pedonale	delle svolte a sinistra		tipo	ubicazione	distanza relativa (m)
Autostrade urbane	movimento veicolare	escluse fermate	divieto di fermata	escluso	su rampe	inesistenti	a livelli sfalsati	---	---
Strade di scorrimento	movimento anche pedonale	su corsie riservate	su spazi separati	marciapiedi protetti	vietate a raso	raggruppati	sfalsati o semaforizzati	all'intersezione	---
Strade di quartiere	tutte	con fermate organizzate	su spazi separati	marciapiedi	controllate	raggruppati	---	all'intersezione	---
Strade locali	esclusi mezzi pubblici	esclusi	a norma del NCS	marciapiedi	---	diretti	---	---	100

Tabella 4 - Caratteristiche minime delle strade esistenti

CARATTERISTICHE	TIPO DI STRADA			
	A Autostrade	D Strade principali di 1° livello	E Strade principali di 2° livello	F Strade locali
1 Carreggiate	2	1	1	1
2 Spartitraffico	Si	striscia continua	striscia continua	no
3 Corsie per senso di marcia	2 da 3,50	1 da 3,50 m	1 da 3,50 m	1 da 3,00 m
4 Banchina pavimentata a sinistra	striscia di margine	striscia di margine	striscia di margine	---
5 Banchina pavimentata a destra	corsia di emergenza	per quanto possibile da 1,00 m	striscia di margine	---
6 Intersezioni	a livelli sfalsati	a raso, eventualmente semaforizzate	a raso, eventualmente semaforizzate	a raso
7 Distanza tra le intersezioni	molto distanziate (600 m)	piuttosto distanziate (circa 300 m)	mediamente distanziate (circa 100 m)	---
8 Regolazione svolte a sinistra	su apposite rampe	se possibile indirette o semaforizzate	semaforizzate	ammesse
9 Regolazione mezzi pubblici	esclusa la fermata	libera con fermate possib.fuori sede stradale	libera	libera
10 Traffico pedonale	escluso	su marciapiedi o passaggi pedonali	su marciapiedi o passaggi pedonali	su marciap. o passaggi pedon.
11 Attraversamenti pedonali	a livelli sfalsati	semaforizzati o segnalati	segnalati	liberi
12 Regolazione della sosta	solo su apposite aree	esterna alla carreggiata	con corsia di manovra	segnalata
13 Accessi privati	inesistenti	possibilmente raggruppati	---	---
14 Distributori di carburante	solo su apposite aree	fuori delle carreggiate	fuori dalle carreggiate	fuori dalle carreggiate