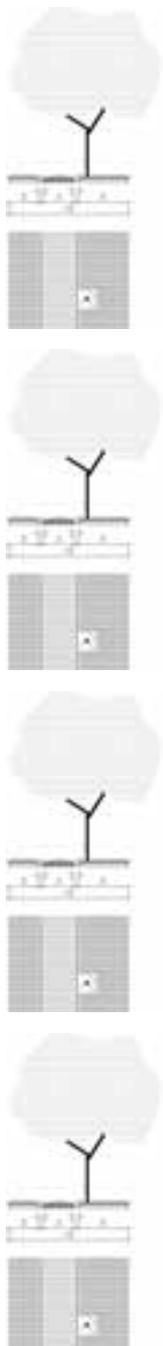


Regolamento Urbanistico

aprile 2001



Comune di Prato

**Gruppo di progettazione incaricato
per l'istruttoria tecnica delle osservazioni
al Regolamento Urbanistico
(D.G.C. n. 1023 del 19/10/1999)**

Paolo M. Vannucchi
Giancarlo Naldoni
Riccardo Pecorario
Marco Mannori

Giuseppe Santoro

Daniela Campolmi
Riccardo Corti
Giovanni Nerini
Luciano Nardi

consulenti:
Raffaello Gisondi

Comune di Prato

Progetto del nuovo

Piano Regolatore Generale

Bernardo Secchi

Goffredo Serrini
Paola Viganò
Claudio Zagaglia

Patrizia Gabellini con
Stefania Fanfani,
struttura normativa

Michela Brachi
Stefania Rizzotti
Annacarla Secchi

Antonio Mugnai con
Luca Gentili
Stefano Bartolini
Anna Calocchi,
centro antico

Daniela Campolmi
Andrea Di Filippo
Marco Donati
Giovanni Orlandini
Patrizio Simoncini
Salvatore Torre

Cristiana Pesciullesi e
Emanuela Mollica,
analisi delle strutture edilizie

Eleonora Cappelletti
Laura Giraldi
Viviana Giusti
Vanda Guidi
Patrizia Iacono
Hubert Lionnez
Giuseppe Mangini
Pierluigi Perri
Enrico Piccirilli
Sara Russo
Sofia Russo
Antonio Salzano
Eleonora Zilianti

Livia Piperno,
analisi quantitative

Daniele Rallo con
Sergio Dinale
Ezio Miceli,
analisi della fattibilità

Daniele Rallo con
Sergio dinale
Aldo Molinari
Massimo Mastromarino,
traffico e trasporto pubblico

consulenti:

Lino Barone con
Ignazio Lutri
Massimo Attias
Stefano Compiani
David Pozzi,
ambiente e paesaggio

Alberto Tomei
geologia e idrogeologia

Indice

1. Oggetto della guida

2. Il sistema della Mobilità: schemi, tabelle e sedi stradali

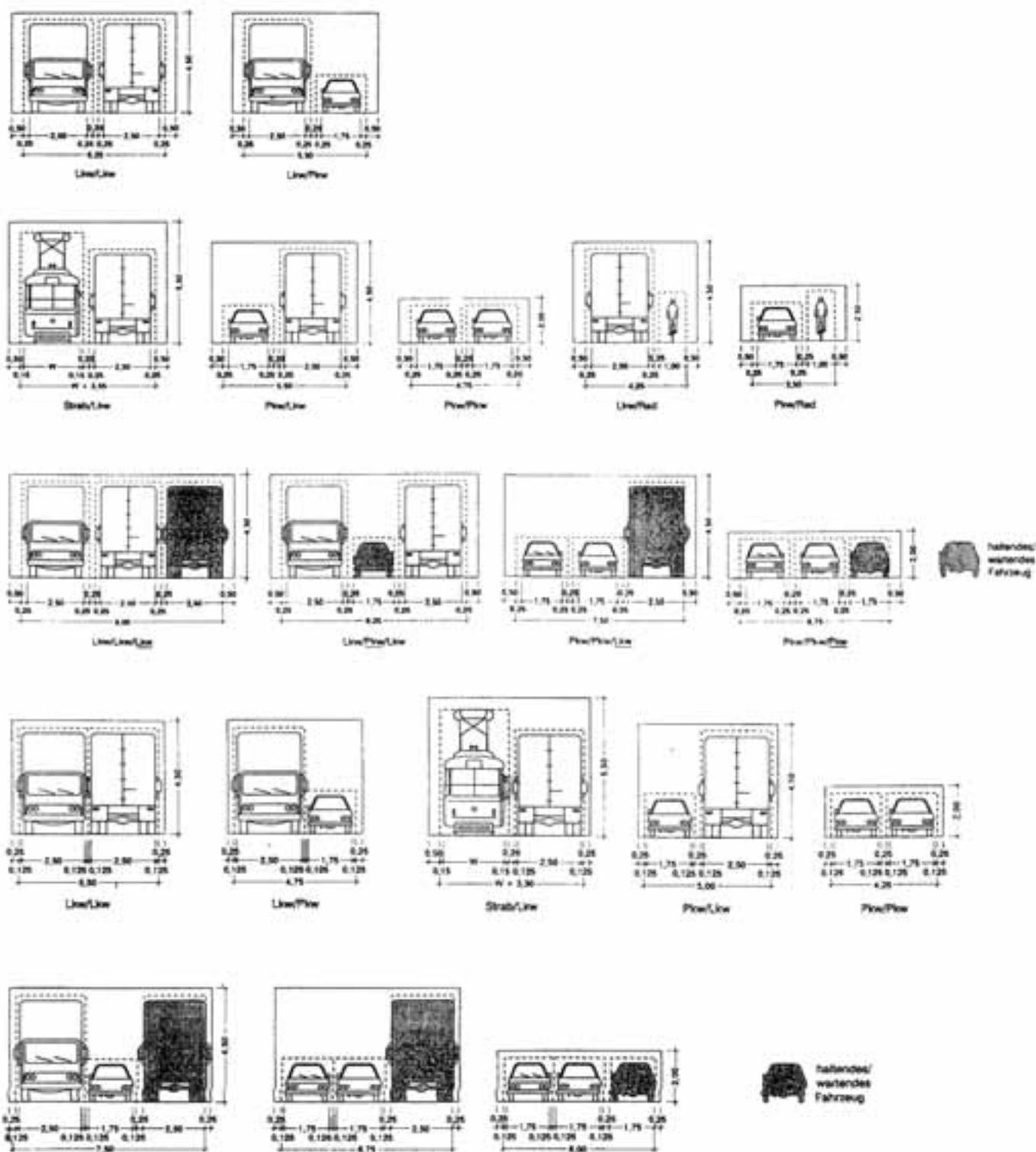
- 2.1 M1: strada di scorrimento
- 2.1.1 strada extraurbana secondaria
- 2.1.2 strada urbana di scorrimento
- 2.2 M2: strada di attraversamento
- 2.2.1 strada extraurbana secondaria minore
- 2.2.2 strada urbana di scorrimento minore o interquartiere
- 2.3 M3: strada di connessione tra la maglia metropolitana e la rete urbana
- 2.4 M4: strada attrezzata
- 2.5 M5: strada di penetrazione e di collegamento
- 2.5.1 strada locale extraurbana
- 2.5.2 strada urbana di quartiere minore o locale interzonale
- 2.6 M6: strada tutelata e piazza, percorso e spazi pedonale connesso

3. Sistemazioni stradali indicate nelle tavole "Usi del suolo e modalità d'intervento"

4. Sedi stradali non comprese nel Sistema della Mobilità e soluzioni funzionali ricorrenti

- 4.1.1 strada extraurbana non appartenente ad altri tipi
- 4.1.2 strada urbana non appartenente ai diversi sistemi
- 4.1.3 strada residenziale a 30
- 4.1.4 strada parcheggio
- 4.1.5 strada con presenza di tracciato tranviario
- 4.2.1 soluzione funzionale ricorrente: rallentatori di velocità
- 4.2.2 soluzione funzionale ricorrente: intersezione
- 4.2.3 soluzione funzionale ricorrente: attraversamenti pedonali
- 4.2.4 soluzione funzionale ricorrente: passi carrai
- 4.2.5 soluzione funzionale ricorrente: spazio di sosta e parcheggio

Raccomandazioni ufficiali
(vincolanti) per la creazione
o la modifica della viabilità
principale dei centri urbani,
emesse dal Governo tedesco nel
1993, che tengono conto degli
spazi disponibili, dei diversi tipi
di utenti e della velocità dei
mezzi



1. Oggetto della guida

Le norme che formano oggetto di questa guida forniscono i criteri che debbono essere seguiti nella progettazione delle piattaforme stradali, degli elementi costitutivi, anche marginali ed accessori, che le compongono e di alcune soluzioni funzionali ricorrenti. La guida è divisa in tre parti.

La prima parte mostra con alcuni schemi il sistema della mobilità e prescrive in forma di tabelle sintetiche e di abaco gli elementi costitutivi, la classificazione, i requisiti prestazionali e le caratteristiche geometriche e funzionali rilevanti che riguardano le sedi stradali ad esso appartenenti.

Nella seconda sono rappresentate particolari sistemazioni stradali, indicate nelle tavole "Usi del suolo e modalità di intervento", intendendo per sistemazioni stradali tutti quegli elementi prescrittivi che concorrono in modo esteso e dettagliato alla definizione della sede stradale e degli elementi marginali ed accessori, quando rilevanti, comprese alcune indicazioni sul trattamento del suolo e le dimensioni.

La terza parte propone una serie di esemplificazioni, in forma di abaco, di sedi stradali non comprese nel sistema della mobilità e di soluzioni funzionali ricorrenti allo scopo di fornire indirizzi e suggerimenti per adeguare la progettazione stradale nuova e di ristrutturazione (nei casi sia necessario operare modificazioni geometriche) alle moderne esigenze di sicurezza, razionale gestione della mobilità e mitigazione degli impatti inquinanti.

2. Il Sistema della Mobilità: schemi, tabelle e sedi stradali

Gli schemi in apertura di paragrafo illustrano il sistema della mobilità territoriale e comunale organizzato secondo una sequenza a crescere dei vari sottosistemi e in relazione sia con la rete ferroviaria, tranviaria e i relativi parcheggi scambiatori, che con le piste ciclabili e i percorsi ciclopedonali.

Le tabelle che seguono riassumono in forma sintetica l'intera struttura della viabilità e mostrano i vari requisiti relativi ai singoli sottosistemi della mobilità urbana ed extraurbana con i riferimenti alla classificazione del codice della strada.

Il repertorio delle sedi stradali, qui rappresentate in forma di abaco, del sistema della mobilità costituisce la premessa per una corretta progettazione dei differenti tipi di strade, attraverso la rappresentazione degli elementi che, di volta in volta, ne definiscono la sezione.

La costruzione dell'abaco procede per livelli successivi, introducendo progressivamente nuovi elementi con l'intento di restituire infine lo "spessore" della strada stessa.

Una prima sezione di informazioni mostra la suddivisione delle strade prevista dagli elaborati del Prg in riferimento alla classificazione della legislazione vigente; si associa a questa la definizione delle caratteristiche geometriche e funzionali dei diversi tipi ricorrenti, che definiscono i requisiti prestazionali minimi per la corretta progettazione delle strade, ricostruiti a partire dalla manualistica ricorrente.

I requisiti relativi alle singole tipologie stradali illustrati di seguito, in conformità alle "Direttive Ministeriali per la redazione dei Piani Urbani del Traffico" e al "Codice della Strada", sono da considerarsi cogenti nel caso di nuove realizzazioni, da raggiungere per quelle esistenti.

I requisiti riguardano:

- le caratteristiche geometriche della sezione trasversale, e in particolare il numero delle carreggiate e delle corsie, le banchine, lo spartitraffico, i marciapiedi;
- l'organizzazione delle intersezioni stradali, la regolamentazione delle svolte e degli accessi;
- le modalità di circolazione con indicazioni circa i limiti di velocità ammissibili
- le componenti di traffico ammesse e il tipo di regolamentazione (marciapiedi protetti, circolazione riservata, aree pedonali);
- le soluzioni consentite e le caratteristiche delle aree di sosta dei veicoli con indicate le eventuali corsie di manovra, o la previsione di "bande polivalenti" e corsie di servizio;
- la disciplina relativa alle fasce di rispetto del nastro stradale.

L'abaco termina con una sezione stradale tipo, indicativa e non esaustiva di tutte le possibili soluzioni, con lo scopo di suggerire agli operatori un modello possibile.

Queste esemplificazioni dovranno essere attuate in relazione alla specificità di ogni progetto esecutivo, adottando tipi di piattaforme caratterizzati da dimensioni e livelli di sicurezza della circolazione accettabili pur se diversi o inferiori a quelli previsti per le sezioni tipo.

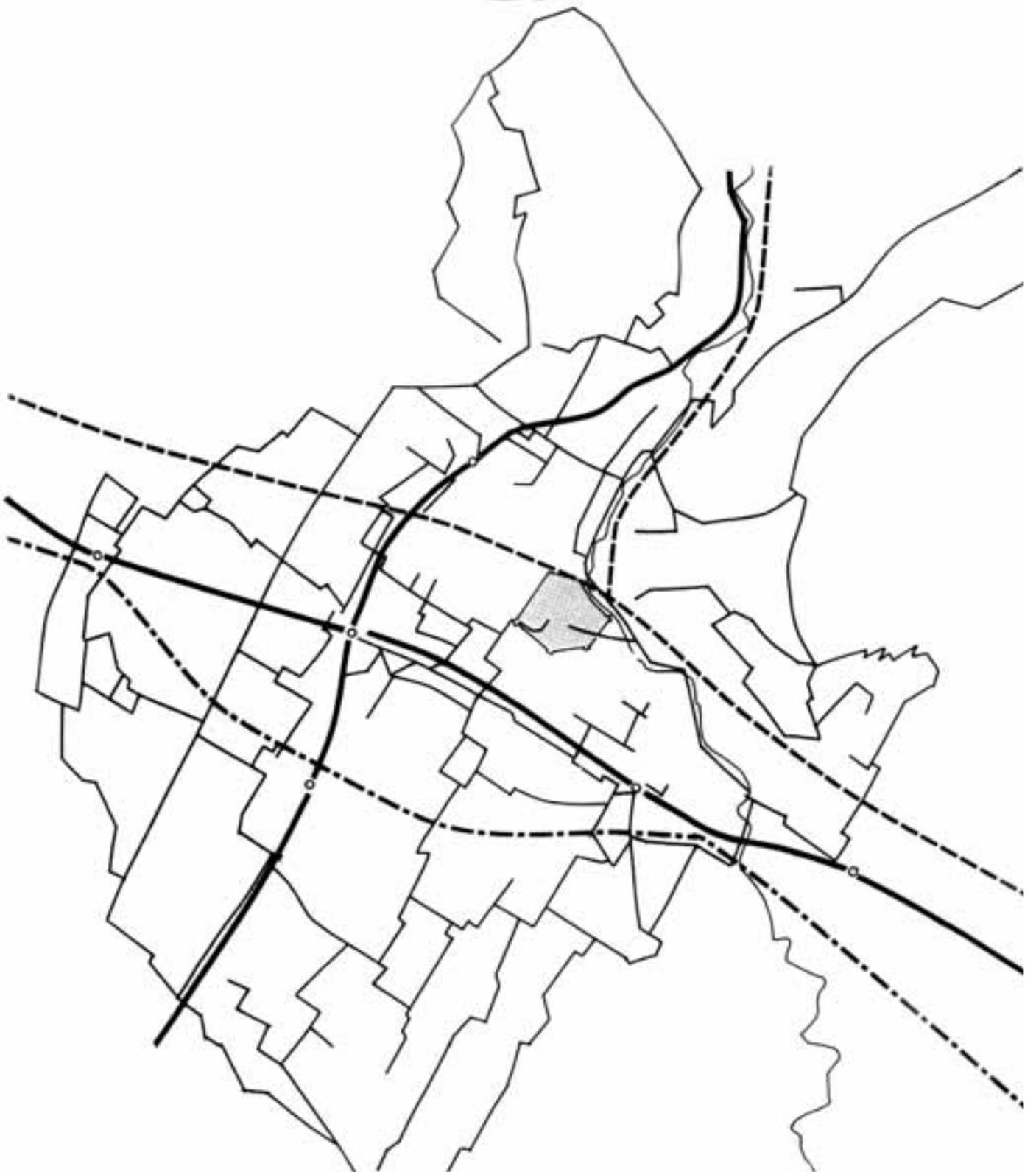
*il sistema della mobilità
territoriale*

-  autostrade e raccordi
autostradali
-  tangenziali e grandi
strade extraurbane
-  strade importanti
-  Alta Velocità
-  Ferrovie nazionali e
regionali



-  M1: le strade di scorrimento
-  M2: le strade di attraversamento
-  M3: le strade di connessione tra la maglia metropolitana e la rete urbana
-  M4: le strade attrezzate
-  M5: le strade di penetrazione e di collegamento
-  M6: le strade, le piazze e gli spazi pedonali tutelati





*il sistema della mobilità
subsistemi M1 e M2*

-  M1: le strade di scorrimento
-  M2: le strade di attraversamento



Viabilità principale, ferrovia,
tram e parcheggi scambiatori

-  autostrada
-  ferrovia e stazione
-  M1: le strade di scorrimento
-  M2: le strade di attraversamento
-  tram
-  parcheggi scambiatori



*il sistema della mobilità
subsistemi M1, M2, M3, M4*

-  M1: le strade di scorrimento
-  M2: le strade di attraversamento
-  M3: le strade di connessione tra la maglia metropolitana e la rete urbana
-  M4: le strade attrezzate



il sistema della mobilità
subsistemi M1, M2, M3, M4, M5

-  M1: le strade di scorrimento
-  M2: le strade di attraversamento
-  M3: le strade di connessione tra la maglia metropolitana e la rete urbana
-  M4: le strade attrezzate
-  M5: le strade di penetrazione e di collegamento



Tabella sintetica della viabilità di Prato

Strade extraurbane			Strade urbane			
autostrade			autostrade			
strade extraurbane secondarie	M1	strade di scorrimento: Perfetti-Ricasoli(fuori dal Comune) Decassata-Provinciale Patrese Tang. Ovest di Campi B. (fuori dal Comune)	strade di scorrimento	M1	strade di scorrimento: Decassata Tang. Ovest di Campi B. (fuori dal Comune) 1° tangenziale	rete urbana primaria
strade extraurbane secondarie (minori)	M2	strade di attraversamento: Statale 325 Statale 66 (fuori dal Comune) Asse delle Industrie (fuori dal Comune) Pedemontana Montese (fuori dal Comune) 2° tangenziale	strade di scorrimento (minori o interquartiere)	M2	strade di attraversamento: Asse delle Industrie Viale della Repubblica Pedemontana Patrese (via Firenze, L. Rossi e N. Montalese) Statale 66 (fuori dal comune)	
			strade di quartiere	M3	strade di connessione tra la maglia metropolitana e la rete urbana	rete urbana secondaria
			strade di quartiere	M4	strade attrezzate	
strade extraurbane locali	M5	strade di penetrazione e di collegamento	strade di quartiere (minori o locali interzonali)	M5	strade di penetrazione e di collegamento	
			strade urbane locali		strade urbane appartenenti ai diversi Sistemi	isole ambientali
			asse pedonali	M6	strade, piazze e spazi pedonali tutelati	
strade extraurbane locali		strade extraurbane non comprese in altri tipi e nel Sistema della mobilità				

Tabella sintetica della mobilità extraurbana

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Sistema della Mobilità (M) PRG	Tipi di strade Codice della Strada	Funzione	Sezione geometrica	Banchine e marciapiedi	Area di servizio e sosta dei veicoli	Intersezioni	Circolazione riservata	Accessi privati	Velocità max (km/h)	Nomi
Autostrade	Autostrade A	Di attraversamento (itinerario continuo)	2 carreggiate separate con 2 (o più) corsie, con rotonde e sistemi di assistenza	Eventuale pavimentata e sinistra e corsie di emergenza o banchine pavimentate a destra	Con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione	Diviccoli su più livelli	Si	No	130	A11 Firenze-Mare
Strade di scorrimento M1	Strade extraurbane secondarie C1	Di scorrimento e di attraversamento (itinerario continuo)	2 carreggiate separate con 2 (o più) corsie	Pavimentata e non, con eventuali marciapiedi	Area e fasce laterali esterne alla carreggiata con imb. e uscite concentrate	A raso con rotonde	Si La circolazione dei veicoli esclusi è ammessa in apposite corsie	Si coordinati	90	Perfetti-Ricasoli Prov. Toscana Pat. Tang. Ovest di Campi 1° Tangenziale
Strade di attraversamento M2	Strade extraurbane secondarie minori C2	Di attraversamento (itinerario continuo)	1 carreggiata con almeno 1 corsia per senso di marcia	Pavimentata e non, con eventuali marciapiedi o bande polivalenti	Area e fasce laterali esterne alla carreggiata con imb. e uscite concentrate	Con incroci a raso semaforizzati o rotonde	No	Si	90	Statale 325 Statale 66 Asse delle Industrie Pedemont. Montese 2° Tangenziale
Strade di penetrazione e di collegamento M5	Strade extraurbane locali F	Di collegamento	1 carreggiata con 1 corsia per senso di marcia	Pavimentata e non, con eventuali marciapiedi o bande polivalenti	Sempre consentite ma definite dalle corsie di circolazione	Con incroci a raso, semaforizzati o rotonde	No	Si	70	
Strade extraurbane non comprese in altri tipi e nel Sistema della mobilità	Strade extraurbane locali F	Di collegamento	1 carreggiata opportunamente sistemata	Preferibilmente	Sempre consentite ma definite dalle corsie di circolazione	Con incroci a raso, eventualmente con rotonde o mini rotonde	No	Si	90	

Tabella sintetica della mobilità urbana

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Sistema della Mobilità (M) PRG	Tipi di strade Codice della Strada	Funzione	Sezione geometrica	Banchine e marciapiedi	Area di servizio e sosta dei veicoli	Intersezioni	Circolazione riservata	Accessi privati	Velocità max (km/h)	Note
Strade di scorrimento M1	Strade di scorrimento D1	Di scorrimento e di attraversamento (itinerario continuo)	2 carreggiate separate con 2 (o più) corsie + eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici	Pavimentata a destra con marciapiedi	Area e fasce laterali esterne alla carreggiata con limitatori ed uscite concentrate	A raso con rotonde	Si; la circolazione dei veicoli esclusi è ammessa in apposite corsie	Si coordinati	70	Declassata Tang. Ovest di Campi 1° Tangenziale
Strade di attraversamento M2	Strade di scorrimento minori o interquartiere D2	Di attraversamento (itinerario continuo)	1 carreggiata con almeno 1 corsia per senso di marcia	Pavimentata a destra e sinistra con marciapiedi	Area e fasce laterali esterne alla carreggiata con inn. e uscite preferibilmente concentrate	A raso con incroci semaforizzati o rotonde	No	Si	40/50	Asse della Industria V.le della Repubblica Pedemontana Pratese via Firenze via L. Rossi Nuova Montalese
Strade di connessione fra la maglia metropolitana e la rete urbana M3	Strade urbane di quartiere E1	Di collegamento	1 carreggiata con 1 corsia per senso di marcia + eventuali corsie riservate ai mezzi pubblici o di servizio nelle aree industriali	Pavimentata a destra e sinistra con eventuali marciapiedi	Area e fasce laterali esterne alla carreggiata con inn. e uscite concentrate	Con incroci a raso, semaforizzati o rotonde	No	Si	50	
Strade attrezzate M4	Strade urbane di quartiere E2	Di allineamento (posponibile)	2 carreggiate separate da marci con 1 corsia per senso di marcia. Viali ad 1 carreggiata con 1 corsia per senso di marcia + eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, piste ciclabili, percorsi pedonali. (Sempre alberate)	Pavimentata a destra e sinistra con eventuali marciapiedi	Area e fasce laterali esterne alla carreggiata con inn. e uscite preferibilmente concentrate o attrezzate con apposite corsie di manovra (bande polivalenti)	Con incroci a raso, semaforizzati, rotonde o larghi alberati	No	Si	40	
Strade di penetrazione e di collegamento M5	Strade urbane di quartiere minori o locali interzonali E3	Di collegamento	1 carreggiata con 1 corsia per senso di marcia o 1 o 2 corsie a senso unico con eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici	Pavimentata a destra e sinistra con marciapiedi o bande polivalenti	Area e fasce laterali esterne alla carreggiata con inn. e uscite preferibilmente concentrate o attrezzate con apposite corsie di manovra o a lato parallele e inclinate	Con incroci a raso, rotonde o mini rotonde	No	Si	40	V. Bologna - V. le Galles - Via Pistoiese - Via Fieschi - Via Roma - Via Marsi - V. M. Grappa - V. Ferrucci - V. Monteleone - V. Celleri - V. Firenze - Macchiavelli - V. S. Giusto - delle Fonti - V. Cava - V. Gallesiana ecc.
Strade tutelate e spazi pedonali connessi M6	Aree pedonali e zone a traffico limitato ZTL APU	Privi pedonali	Eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici e velociped	Eventuali pavimentate senza marciapiedi	Non sono ammesse salvo particolari norme delle ZTL	A raso	Si La circolazione è ammessa solo per i veicoli di emergenza, a servizio di persone con limitata capacità motrice, velociped o veicoli assimilati, mezzi pubblici compatibili e non inquinanti e salvo particolari norme delle ZTL.	No salvo deroghe specifiche	30	Centri Civici Centro Antico
Strade urbane appartenenti ai diversi Sistemi (anche col de sac e str. parcheggio)	Strade urbane locali F	Di servizio ai Sistemi con offerta di prestazioni adeguate	1 carreggiata opportunamente sistemata con scorrimenti laterali al principio della sicurezza stradale, di una razionale gestione della mobilità, della qualità urbana, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico.	Pavimentata a destra e sinistra con marciapiedi. Nelle aree prev. residenziali anche senza differenza di livello tra marciapiede e carreggiata	Sosta sempre consentita; in numero sufficiente, con aree di carico e scarico e con distribuzione migliorata attraverso una riduzione e modifica della carreggiata	Con incroci a raso, e nelle strade prev. residenziali anche rialzati o mini rotonde	No Nelle strade prev. residenziali la presenza dei veicoli è sempre ammessa ma con l'imposizione di limitazioni	Si	30	

	corsia di circolazione
	cordolo di protezione e spartitraffico
	banchina
	fascia pavimentata
	marciapiede e area pavimentata
	fascia di sosta
	corsia di manovra, di servizio e banda polivalente
	fascia verde
	alberatura

2.1 M1: Strada di scorrimento

Funzione:

strada con itinerario continuo, di scorrimento e attraversamento

Riferimento alla classificazione della legislazione vigente:

strade extraurbana secondaria

strada urbana di scorrimento

2.1.1 Strada extraurbana secondaria

Caratteristiche tecniche

- sezione geometrica: strada a due carreggiate separate da spartitraffico con due o più corsie per senso di marcia, banchine eventualmente pavimentate, con o senza marciapiedi
- intersezioni: a raso con rotonde
- accessi alle proprietà laterali: consentiti se coordinati

Modalità di circolazione

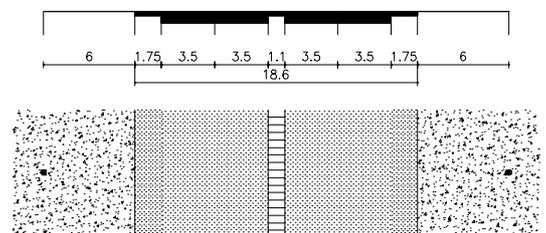
- classi di traffico ammesse: circolazione riservata a talune categorie di veicoli; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi
- velocità max. consentita: 90 km./h.

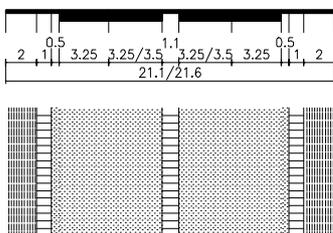
Aree di servizio e sosta dei veicoli

- soluzioni consentite: aree e fasce laterali, esterne alla carreggiata, con immissioni e uscite concentrate

Fasce di rispetto dal confine stradale

- canali, fossi o escavazioni: non inferiori alla profondità dei canali e in ogni caso non inferiori a 3 m.
- nuove costruzioni: non inferiori a 30 m.; a 10 m. nelle zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici
- muri di cinta: non inferiori a 3 m.
- alberi: non inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 m.
- siepi fino ad 1 m.: non inferiori ad 1 m.; anche per recinzioni non superiori ad 1 m. se infisse su cordoli emergenti non oltre 30 cm.
- piantagioni oltre 1 m.: non inferiori a 3 m.; anche per recinzioni superiori ad 1 m o inferiori se infisse su cordoli oltre 30 cm.





2.1.2 Strada urbana di scorrimento

Caratteristiche tecniche

- sezione geometrica: strada a due carreggiate separate da spartitraffico con due o più corsie per senso di marcia ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi
- intersezioni: a raso con rotonde
- accessi alle proprietà laterali: consentiti se coordinati

Modalità di circolazione

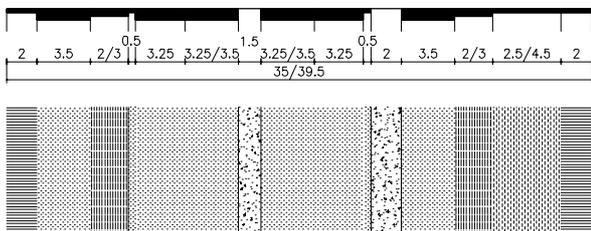
- classi di traffico ammesse: circolazione riservata a talune categorie di veicoli; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi
- velocità max. consentita: 70 km./h.

Aree di servizio e sosta dei veicoli

- soluzioni consentite: aree e fasce laterali, esterne alla carreggiata, con immissioni e uscite concentrate

Fasce di rispetto dal confine stradale

- nuove costruzioni: non inferiori a 20 m.
- muri di cinta: non inferiori a 2 m.



	corsia di circolazione
	cordolo di protezione e spartitraffico
	banchina
	fascia pavimentata
	marciapiede e area pavimentata
	fascia di sosta
	corsia di manovra, di servizio e banda polivalente
	fascia verde
	alberatura

2.2 M2 : Strada di attraversamento

Funzione:

strada con itinerario continuo, di attraversamento

Riferimento alla classificazione della legislazione vigente:

strada extraurbana secondaria minore

strada urbana di scorrimento minore o interquartiere

2.2.1 Strada extraurbana secondaria minore

Caratteristiche tecniche

- sezione geometrica: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia, banchine eventualmente pavimentate, con o senza marciapiedi
- intersezioni: a raso, con incroci semaforizzati o rotonde
- accessi alle proprietà laterali: consentiti ma sconsigliati

Modalità di circolazione

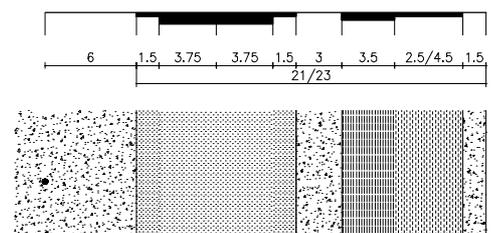
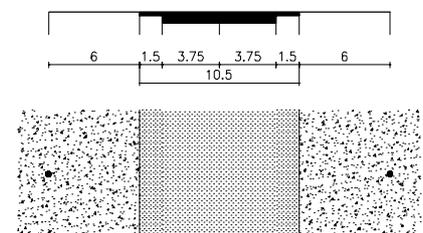
- classi di traffico ammesse: tutte le categorie di veicoli
- velocità max. consentita: 90 km./h.

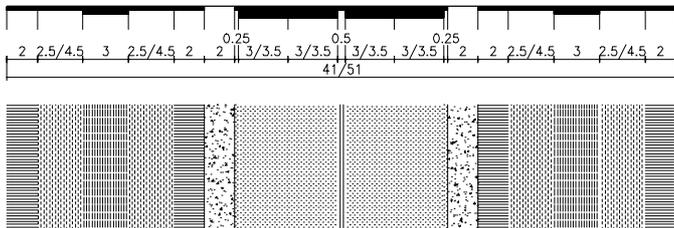
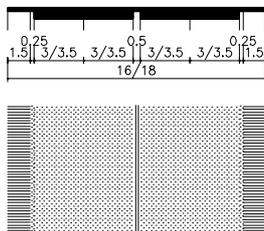
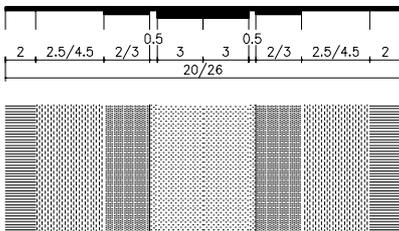
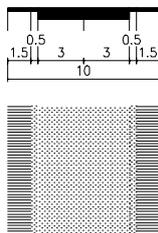
Aree di servizio e sosta dei veicoli

- soluzioni consentite: aree e fasce laterali, esterne alla carreggiata, con immissioni e uscite concentrate

Fasce di rispetto dal confine stradale

- canali, fossi o escavazioni: non inferiori alla profondità dei canali e in ogni caso non inferiori a 3 m.
- nuove costruzioni: non inferiori a 30 m.; a 10 m. nelle zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici
- muri di cinta: non inferiori a 3 m.
- alberi: non inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 m.
- siepi fino ad 1 m.: non inferiori ad 1 m.; anche per recinzioni non superiori ad 1 m. se infisse su cordoli emergenti non oltre 30 cm.
- piantagioni oltre 1 m.: non inferiori a 3 m.; anche per recinzioni superiori ad 1 m. o inferiori se infisse su cordoli oltre 30 cm.





2.2.2 Strada urbana di scorrimento minore o interquartiere

Caratteristiche tecniche

- sezione geometrica: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia, banchine pavimentate e marciapiedi
- intersezioni: a raso, con incroci semaforizzati o rotonde
- accessi alle proprietà laterali: consentiti ma sconsigliati

Modalità di circolazione

- classi di traffico ammesse: tutte le categorie di veicoli
- velocità max. consentita: 50 km./h.

Aree di servizio e sosta dei veicoli

- soluzioni consentite: aree e fasce laterali, esterne alla carreggiata, con immissioni e uscite preferibilmente concentrate

Fasce di rispetto dal confine stradale

- nuove costruzioni: non sono stabilite distanze minime dal confine stradale; nel caso si tratti di nuova sede stradale non inferiori a 20 m
- muri di cinta: non sono stabilite distanze minime dal confine

sezione tipo

	corsia di circolazione
	cordolo di protezione e spartitraffico
	banchina
	fascia pavimentata
	marciapiede e area pavimentata
	fascia di sosta
	corsia di manovra, di servizio e banda polivalente
	fascia verde
	alberatura

2.3 M3: Strada di connessione tra la maglia metropolitana e la rete urbana

Funzione:
strada di collegamento

Riferimento alla classificazione della legislazione vigente:
strada urbana di quartiere

Caratteristiche tecniche

- sezione geometrica: strada ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia ed eventuali corsie riservate ai mezzi pubblici o specializzate di servizio nelle aree industriali, banchine pavimentate, con o senza marciapiedi
- intersezioni: con incroci a raso, semaforizzati o rotonde
- accessi alle proprietà laterali: consentiti

Modalità di Circolazione

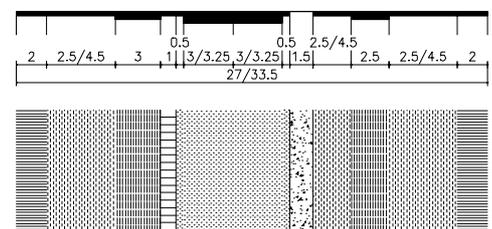
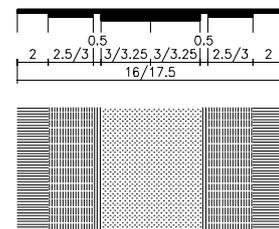
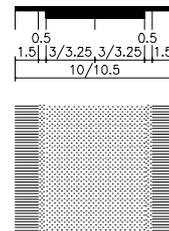
- classi di traffico ammesse: tutte le categorie di veicoli
- velocità max. consentita: 50 km./h.

Aree di servizio e sosta dei veicoli

- soluzioni consentite: aree e fasce laterali, esterne alla carreggiata, con immissioni e uscite concentrate

Fasce di rispetto dal confine stradale

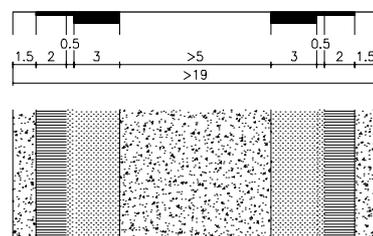
- nuove costruzioni: non sono stabilite distanze minime dal confine stradale
- muri di cinta: non sono stabilite distanze minime dal confine stradale



2.4 M4: Strada attrezzata

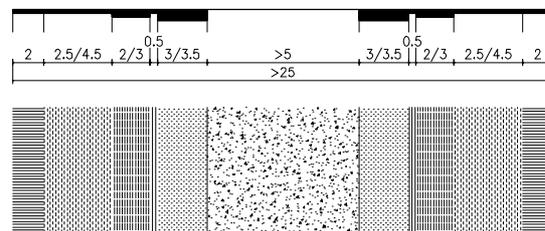
Funzione:
strada di attestamento

Riferimento alla classificazione della legislazione vigente:
strada urbana di quartiere



Caratteristiche tecniche

- sezione geometrica: strada sempre alberata ad unica carreggiata o a due carreggiate separate da mall verde, con una corsia per senso di marcia ed eventuali corsie riservate ai mezzi pubblici specializzate, piste ciclabili e percorsi pedonali, banchine pavimentate e marciapiedi
- intersezioni: con incroci a raso, semaforizzati o rotonde e larghi alberati
- accessi alle proprietà laterali: consentiti

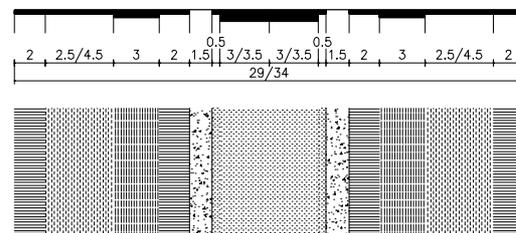


Modalità di Circolazione

- classi di traffico ammesse: tutte le categorie di veicoli
- velocità max. consentita: 40 km/h.

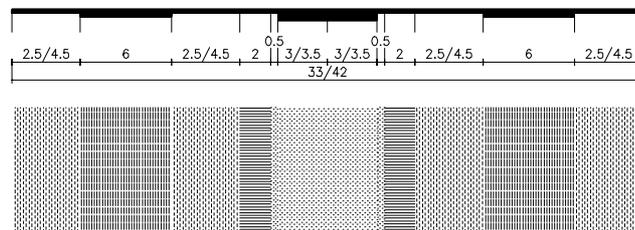
Aree di servizio e sosta dei veicoli

- soluzioni consentite: aree e fasce laterali, esterne alla carreggiata, con immissioni e uscite preferibilmente concentrate o attrezzate con apposita corsia di manovra (banda polivalente) o di servizio, nelle aree industriali, comunque esterne alla corsia di circolazione



Fasce di rispetto dal confine stradale

- nuove costruzioni: non sono stabilite distanze minime dal confine stradale
- muri di cinta: non sono stabilite distanze minime dal confine stradale



sezione tipo

	corsia di circolazione
	cordolo di protezione e spartitraffico
	banchina
	fascia pavimentata
	marciapiede e area pavimentata
	fascia di sosta
	corsia di manovra, di servizio e banda polivalente
	fascia verde
	alberatura

2.5 M5: Strada di penetrazione e di collegamento

Funzione:
strada di collegamento

Riferimento alla classificazione della legislazione vigente:
strada locale extraurbana
strada urbana di quartiere minore o locale interzonale

2.5.1 Strada locale extraurbana

Caratteristiche tecniche

- sezione geometrica: strada ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia, banchine eventualmente pavimentate, con o senza marciapiedi o bande polivalenti
- intersezioni: con incroci a raso, semaforizzati o rotonde
- accessi alle proprietà laterali: consentiti

Modalità di circolazione

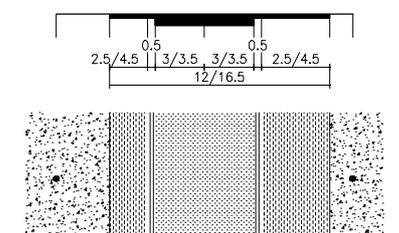
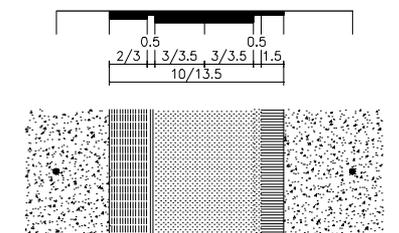
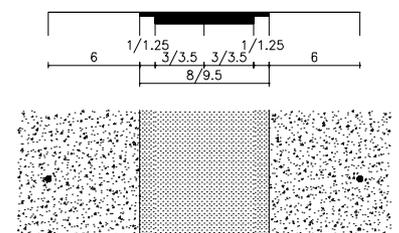
- classi di traffico ammesse: tutte le categorie di veicoli
- velocità max. consentita: 70 km/h con carreggiata di 9,50 ml
50 km/h con carreggiata di 8,00 ml

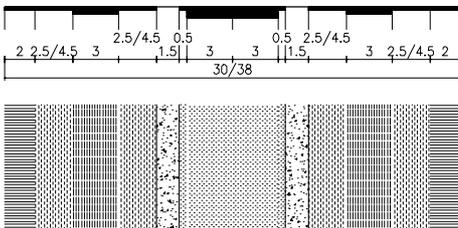
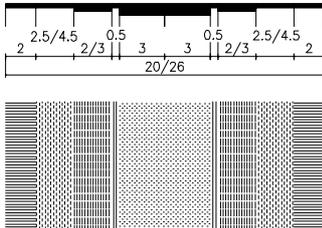
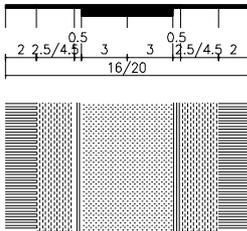
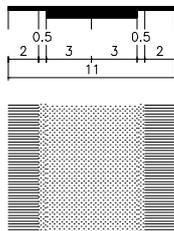
Aree di servizio e sosta dei veicoli

- soluzioni consentite: fasce laterali, comprese sulla carreggiata, ma chiaramente distinte dalla corsia di circolazione

Fasce di rispetto dal confine stradale

- canali, fossi o escavazioni: non inferiori alla profondità dei canali e in ogni caso non inferiori a 3 m.
- nuove costruzioni: non inferiori a 20 m.; nelle zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici non sono stabilite distanze minime
- muri di cinta: non inferiori a 3 m.; nelle zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici non sono stabilite distanze minime
- alberi: non inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 m.
- siepi fino ad 1 m.: non inferiori ad 1 m.; anche per recinzioni non superiori ad 1 m. se infisse su cordoli emergenti non oltre 30 cm.
- piantagioni oltre 1 m.: non inferiori a 3 m.; anche per recinzioni superiori ad 1m o inferiori se infisse su cordoli oltre 30 cm.





2.5.2 Strada urbana di quartiere minore o locale interzonale

Caratteristiche tecniche

- sezione geometrica: strada ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia o una o due corsie a senso unico ed eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchine pavimentate e marciapiedi o bande polivalenti
- intersezioni: con incroci a raso, semaforizzati o rotonde e mini rotonde
- accessi alle proprietà laterali: consentiti

Modalità di Circolazione

- classi di traffico ammesse: tutte le categorie di veicoli
- velocità max. consentita: 40 km./h.

Aree di servizio e sosta dei veicoli

- soluzioni consentite: aree e fasce laterali, esterne alla carreggiata, con immissioni e uscite preferibilmente concentrate o attrezzate con apposita corsia specializzata, comunque esterne alla corsia di circolazione, o a lato parallele e inclinate ma chiaramente distinte dalla corsia di circolazione

Fasce di rispetto dal confine stradale

- nuove costruzioni: non sono stabilite distanze minime dal confine stradale
- muri di cinta: non sono stabilite distanze minime dal confine stradale

	corsia di circolazione
	cordolo di protezione e spartitraffico
	banchina
	fascia pavimentata marciapiede e area pavimentata
	fascia di sosta corsia di manovra, di servizio e banda polivalente
	fascia verde
	alberatura

2.6 M6: Strada tutelata e piazza, percorso e spazio pedonale connesso

Funzione:

strada e spazi con funzione prevalentemente pedonale

Riferimento alla classificazione della legislazione vigente:

area pedonale e zona a traffico limitato (isola ambientale)

Caratteristiche tecniche

L'applicazione dei principi della gerarchizzazione funzionale della maglia viaria, consente di sottoporre a specifiche limitazioni il transito veicolare nelle zone residenziali e nei luoghi collettivi più importanti della città (Centro Antico e Centri Civici). L'obiettivo è mirare alla creazione di "isole ambientali" attraverso il recupero dell'immagine urbana della rete stradale con la creazione di spazi privilegiati per l'utenza debole, alla diminuzione del grado di incidentalità e al recupero della qualità urbana con l'abbattimento degli inquinamenti atmosferici ed acustici.

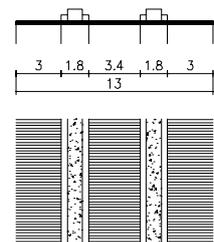
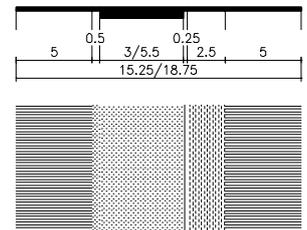
- sezione geometrica: strada ad unica carreggiata, con eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici e velocipedi, opportunamente sistemata con accorgimenti ispirati al principio della sicurezza stradale, di una razionale gestione della mobilità, della qualità urbana, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico; se pedonale dovrà essere distinta dalle altre sedi stradali attraverso un'apposita pavimentazione da estendersi a piazze, percorsi e spazi pedonali tutelati, senza marciapiedi
- intersezioni: a raso
- accessi alle proprietà laterali: non consentiti, salvo deroghe specifiche

Modalità di circolazione

- classi di traffico ammesse: circolazione riservata ai veicoli in servizio di emergenza e al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, ai velocipedi e ai veicoli ad essi assimilati, ai mezzi pubblici compatibili e ai veicoli consentiti da particolari norme delle ZTL
- velocità max. consentita: 30 Km./h.

Aree di servizio e sosta dei veicoli

- soluzioni consentite: in aree e luoghi esterni alle isole ambientali per la sosta di attestamento, all'interno delle ZTL, salvo norme particolari, per la sosta riservata; nelle aree pedonali le aree di sosta e di servizio non sono mai ammesse



3. Sistemazioni stradali indicate nelle tavole "Usi del suolo e modalità di intervento"

Le sistemazioni stradali, qui riportate in forma di abaco, sono ordinate secondo la numerazione delle tavole "Usi e Modalità del suolo", nelle quali sono indicate, e articolate in diverse sezioni con l'indicazione del nome della strada quando esistente.

Esse assumono valore prescrittivo e si riferiscono a strade di rilevante interesse urbano delle quali approfondiscono e specificano le modalità di progettazione per le nuove o di trasformazione e riqualificazione per le esistenti.

Le sezioni sono state elaborate su dimensioni ricavate dalla cartografia aerofotogrammetrica, sono ammessi pertanto aggiustamenti geometrici in correlazione a specifici rilievi degli assetti locali o a esigenze particolari nella redazione dei progetti esecutivi, ma sempre nel rispetto dell'impostazione generale.

Per una migliore comprensione delle sezioni stradali viene di seguito fornita la definizione di "banda polivalente" e "corsia di servizio".

La **banda polivalente** è riservata ai pedoni qualora sia assente il marciapiede, ai veicoli a due ruote che non possono circolare sulla corsia. I veicoli ne devono fare un uso occasionale e limitato alle fermate di emergenza, all'incrocio di mezzi pesanti e alle manovre di stazionamento.

La larghezza deve essere compresa fra 2.00 e 3.00 metri e comunque mai inferiore a ml. 1.50 qualora sia assente il parcheggio laterale e la banda sia prevista in sostituzione del marciapiede o nei casi di risistemazione della strada con riduzione delle corsie di circolazione fino al minimo di ml. 4.50.

La banda deve essere sopraelevata di 4 cm. rispetto alla corsia per evitare che i veicoli la attraversino senza necessità e avere una pendenza del 2%. La superficie deve essere antisdrucciolevole, regolare, compatta e costituita da un materiale diverso da quello usato per le corsie di circolazione. I materiali consentiti per la pavimentazione sono: cemento (cls), masselli autobloccanti, lastricato in pietra, porfido a cubetti, laterizi pieni. I rivestimenti bituminosi sono ammessi ma sconsigliati.

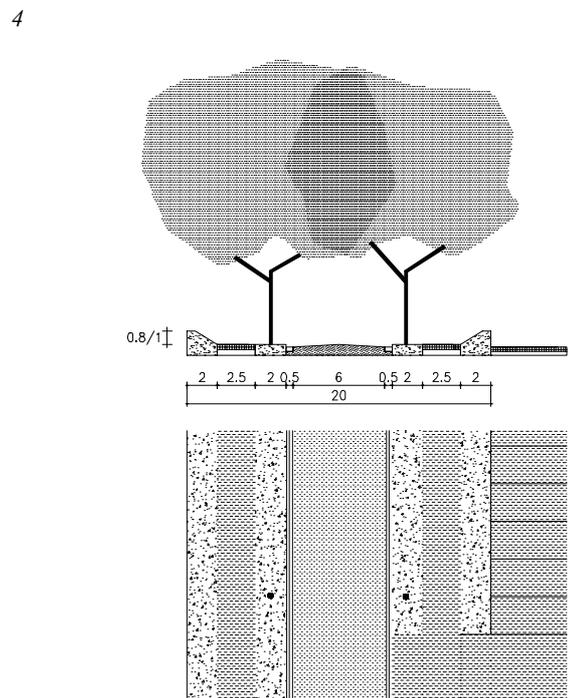
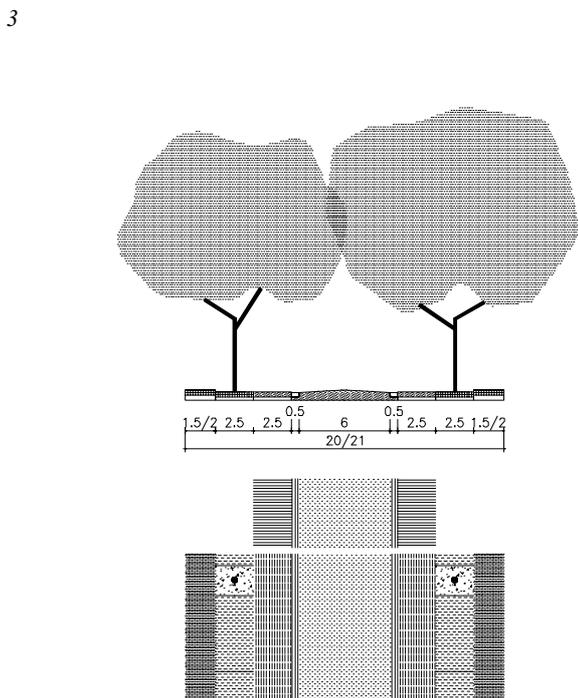
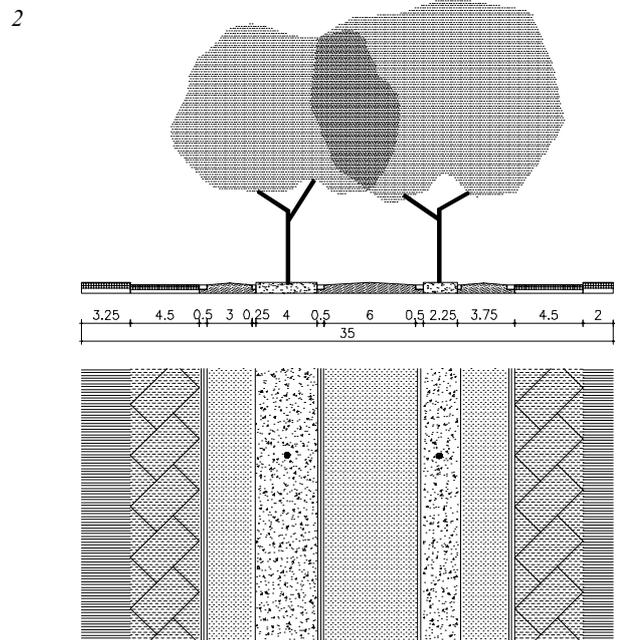
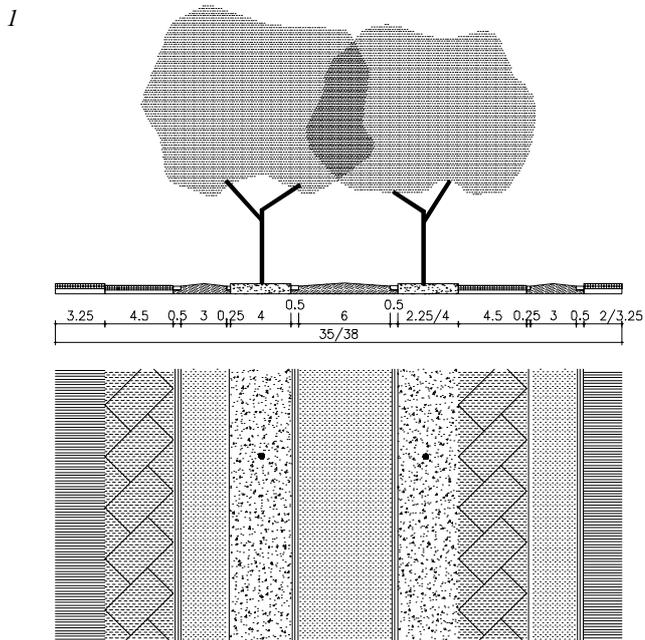
La **corsia di servizio** è una corsia di circolazione riservata al traffico lento. I veicoli ne devono fare un uso occasionale e limitato al carico e scarico delle merci, alle fermate di emergenza, all'incrocio di mezzi pesanti e alle manovre di accessibilità privata.

La larghezza deve essere compresa tra 2.50 e 3 metri, deve essere separata dalle corsie principali di circolazione attraverso fasce pavimentate in pietra, porfido, acciottolato, laterizi pieni. I materiali dovranno essere diversi da quelli usati per le corsie di circolazione, quali: cemento (cls), masselli autobloccanti stabilizzati, lastricato in pietra, porfido a cubetti, laterizi pieni e rivestimenti bituminosi.

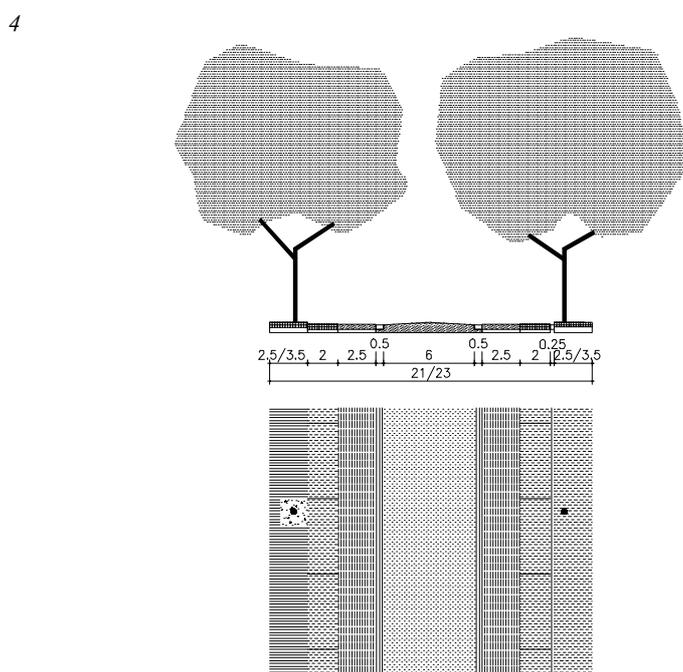
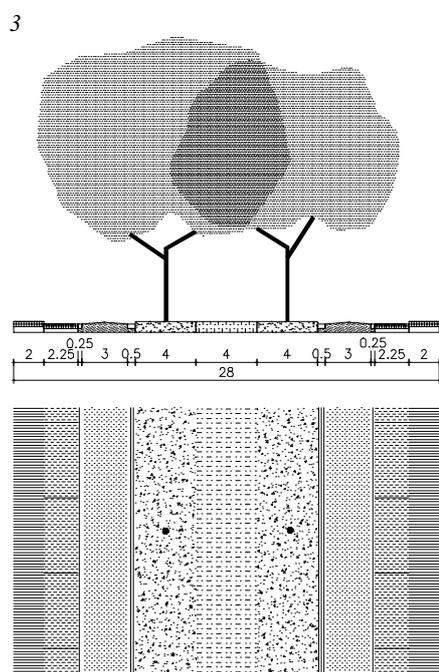
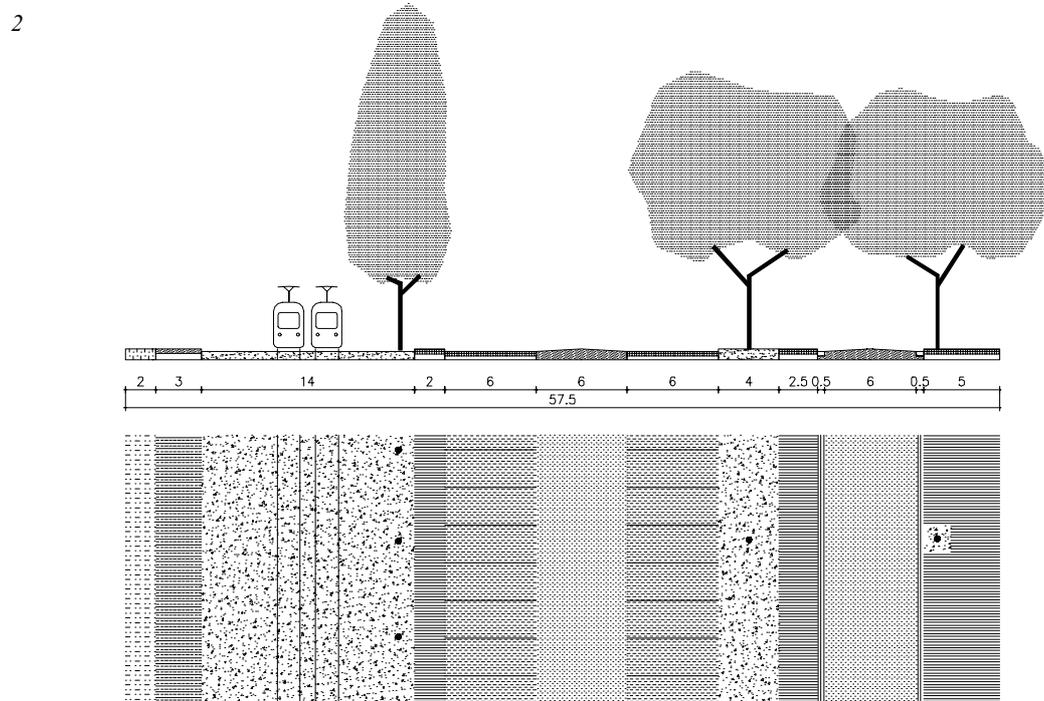
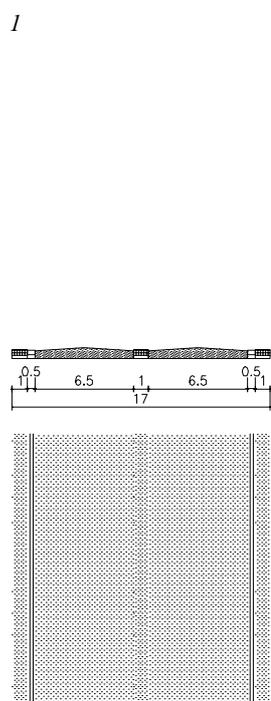
legenda

-  corsia di circolazione e di servizio
-  fascia pavimentata
-  marciapiede
-  area pavimentata
-  area pavimentata con spazi per la sosta
-  area semipermeabile pedonale o di manovra per la sosta
-  area semipermeabile con spazi per la sosta
-  banda polivalente
-  pista ciclabile
-  percorso pedonale o ciclo pedonale
-  alberatura
-  siepi e cespugli
-  prati

1. *tav. 14 sez. S1
via VII marzo*
2. *tav. 14 sez. S2
via VII marzo*
3. *tav. 20 sez. S1
strada attrezzata a Viaccia*
4. *tav. 20 sez. S2
via di Maliseti*

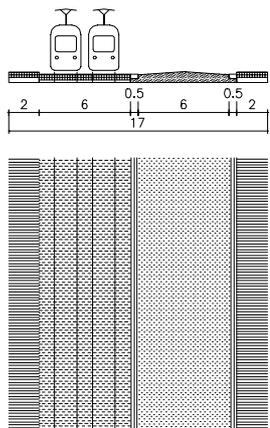


1. tav. 21 sez. S1
Tangenziale
2. tav. 22 sez. S1
strada attrezzata di Coiano
3. tav. 22 sez. S2
svia Goldoni
4. tav. 22 sez. S3
viale Galilei

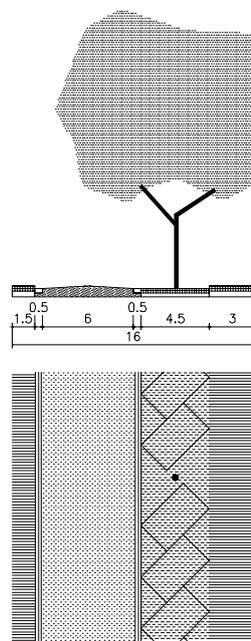


1. tav. 22 sez. S4
strada attrezzata di Coiano
2. tav. 23 sez. S1
via Giusti
3. tav. 27 sez. S2
via Nesi
4. tav. 27 sez. S1
via Nesi

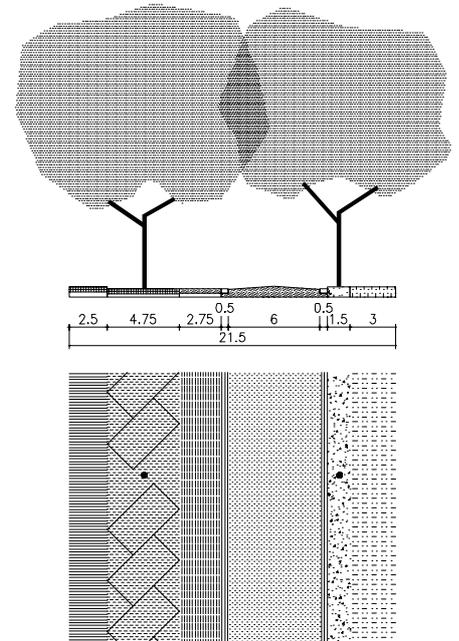
1



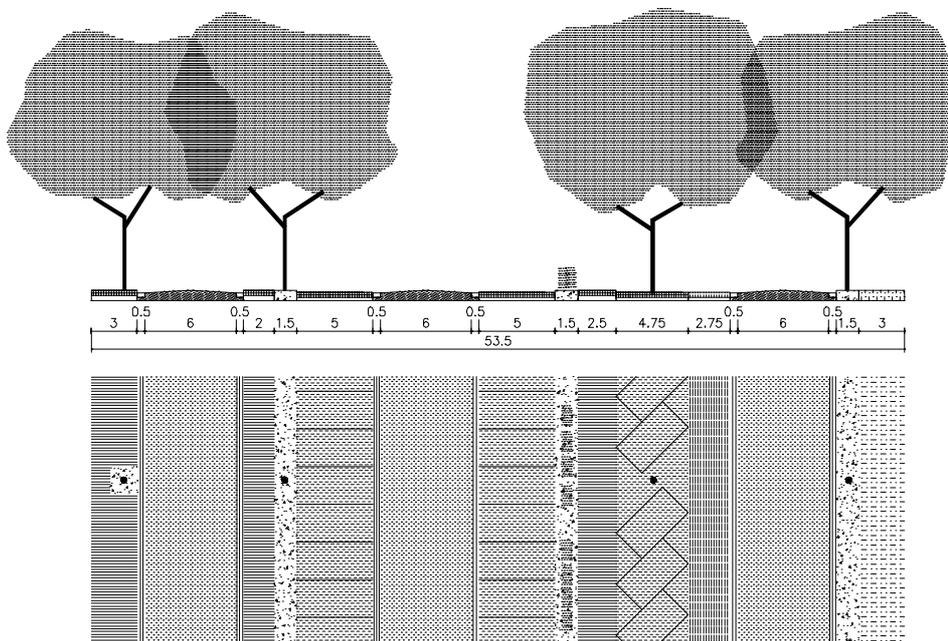
2



3

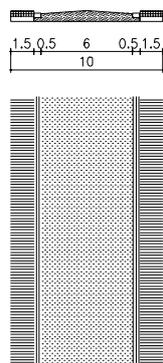


4

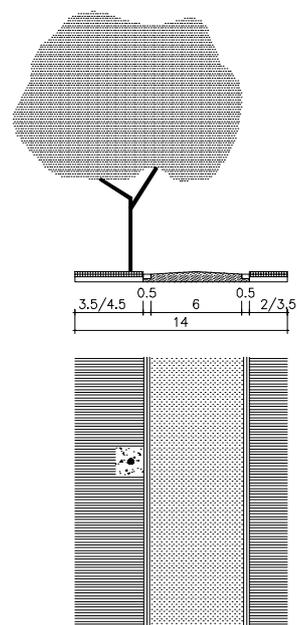


1. *tav. 28 sez. S1*
via dell'alberaccio
2. *tav. 28 sez. S2*
via dell'alberaccio
3. *tav. 28 sez. S3*
via dell'alberaccio
4. *tav. 28 sez. S4*
via dell'alberaccio

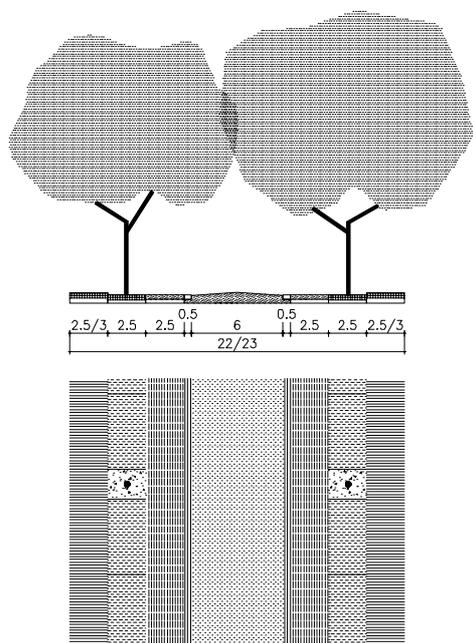
1



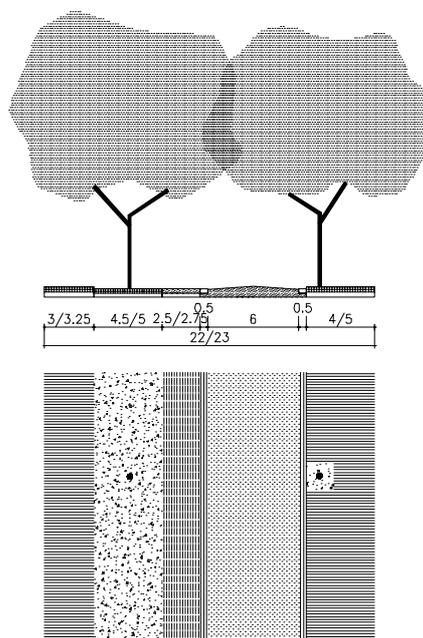
2



3

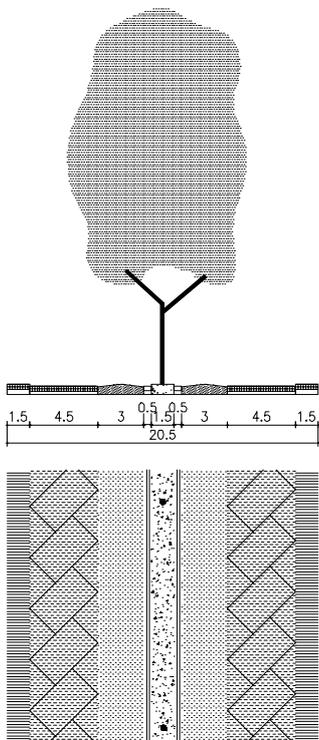


4

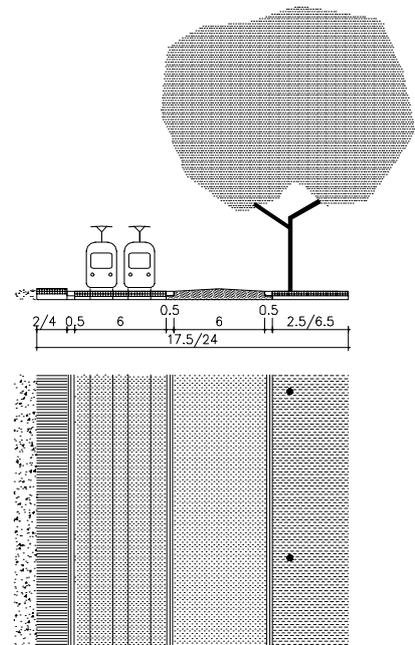


1. tav. 28 sez. S5
via Vivaldi
2. tav. 29 sez. S1
viale Galilei
3. tav. 29 sez. S2
viale Galilei
4. tav. 29 sez. S3
via Protche

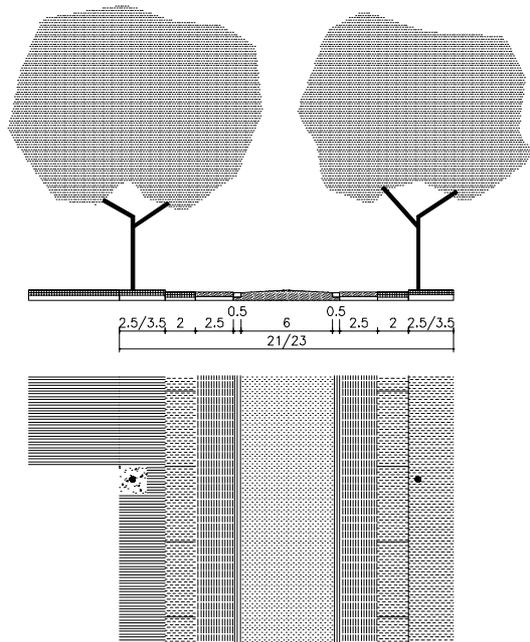
1



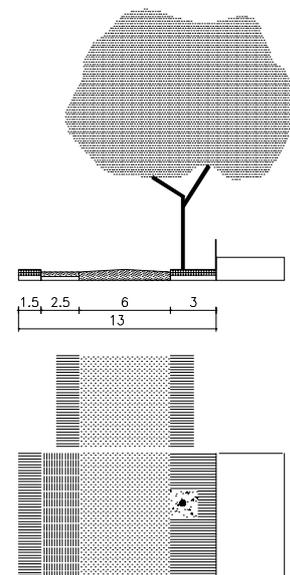
2



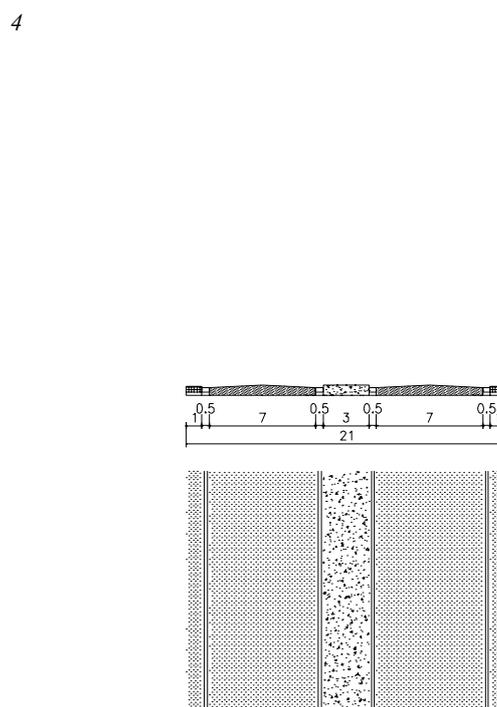
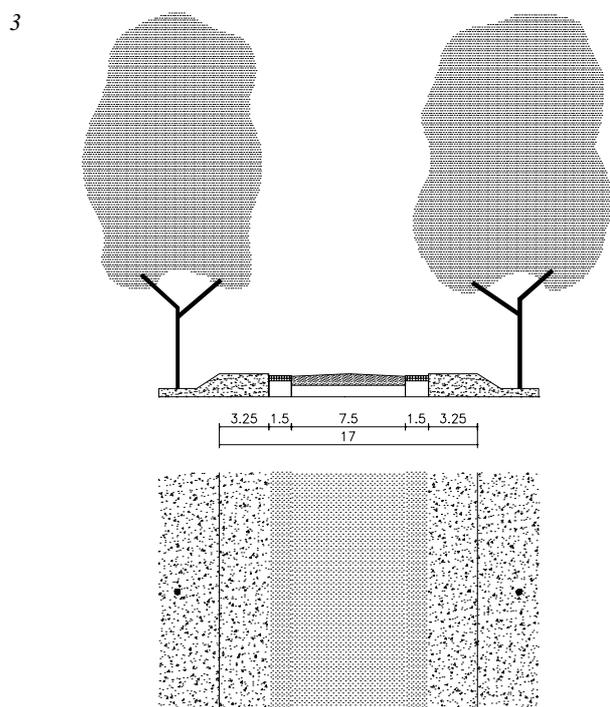
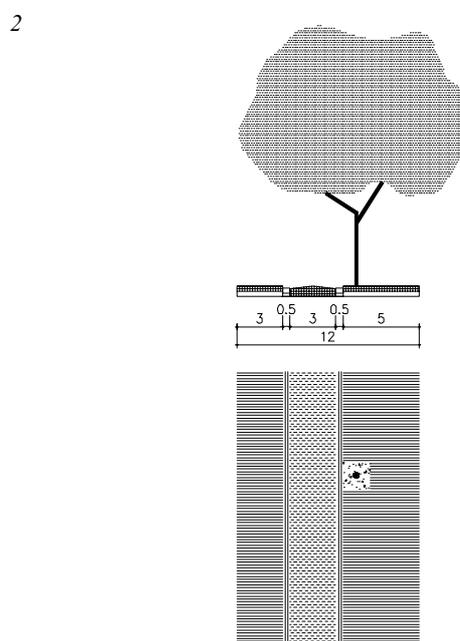
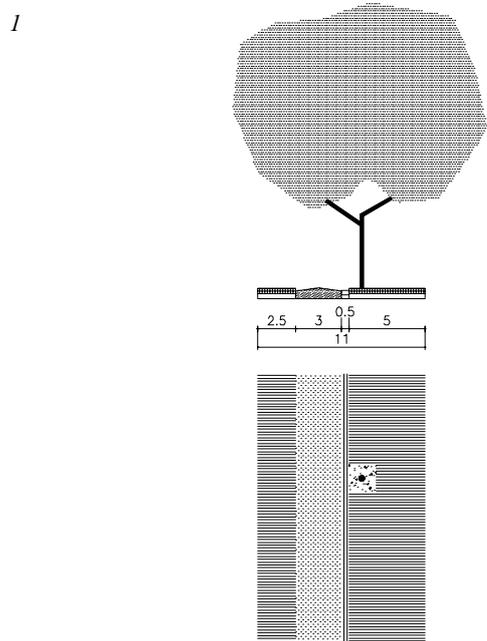
3



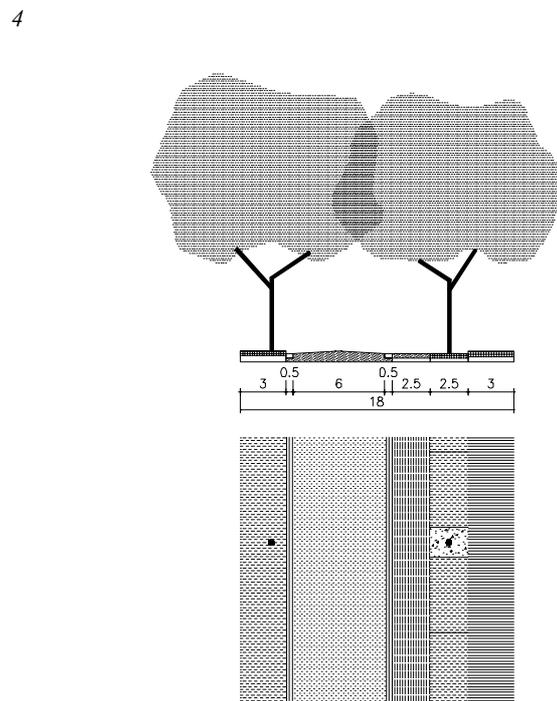
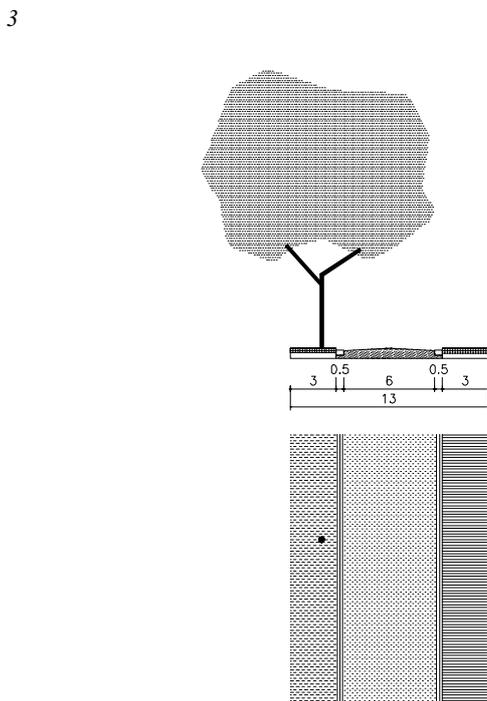
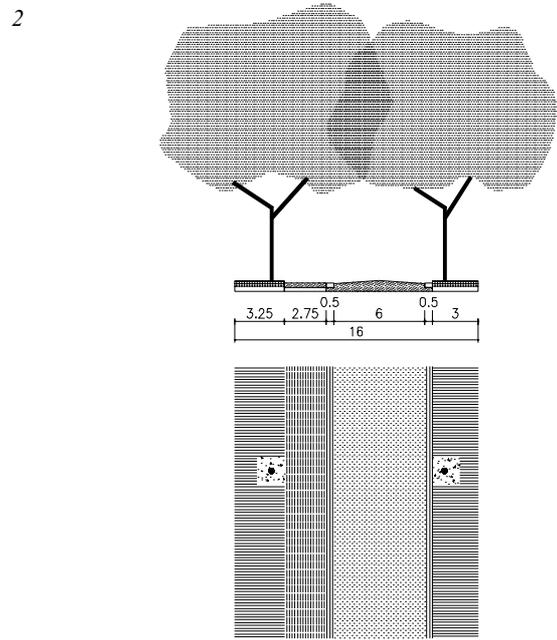
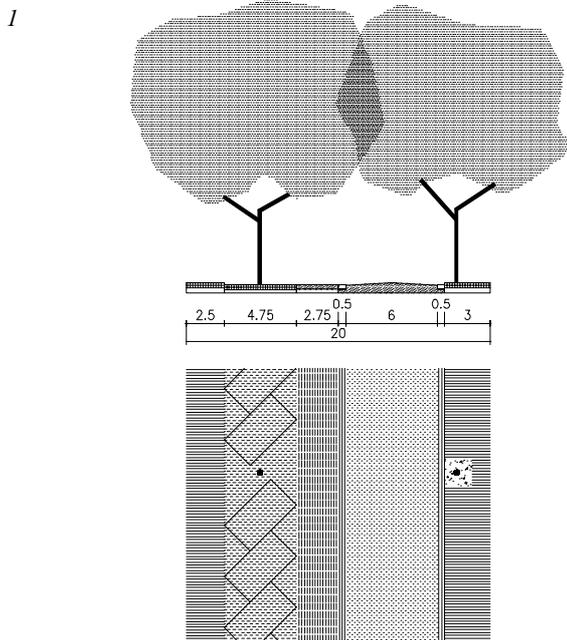
4



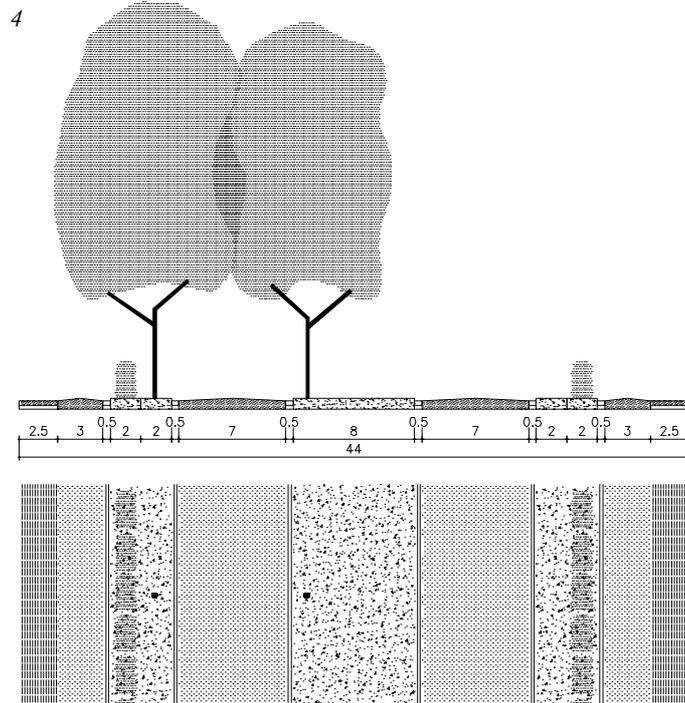
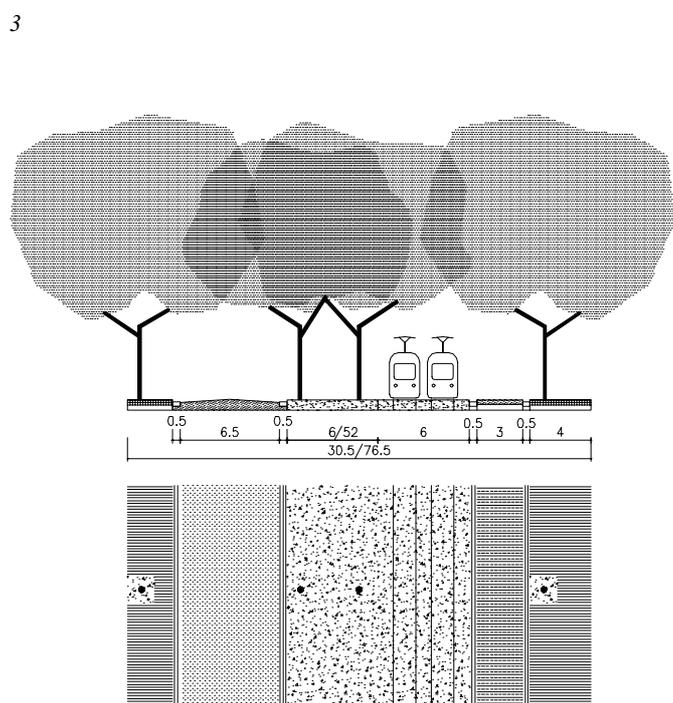
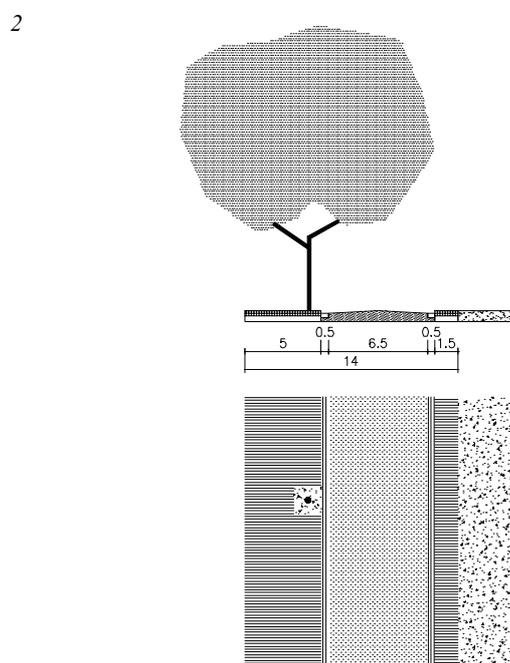
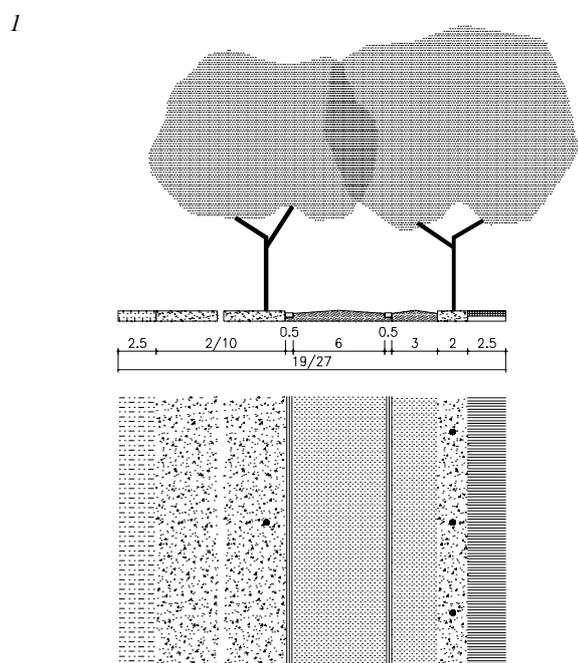
1. *tav. 29 sez. S4*
via Croce
2. *tav. 29 sez. S5*
via Miniati
3. *tav. 32 sez. S1*
seconda Tangenziale
4. *tav. 33 sez. S1*
via L. da Vinci (declassata)



1. *tav. 34 sez. S1
via Nesi*
2. *tav. 34 sez. S2
via Nesi*
3. *tav. 34 sez. S3
via Tobbianese*
4. *tav. 34 sez. S4
via Tobbianese*

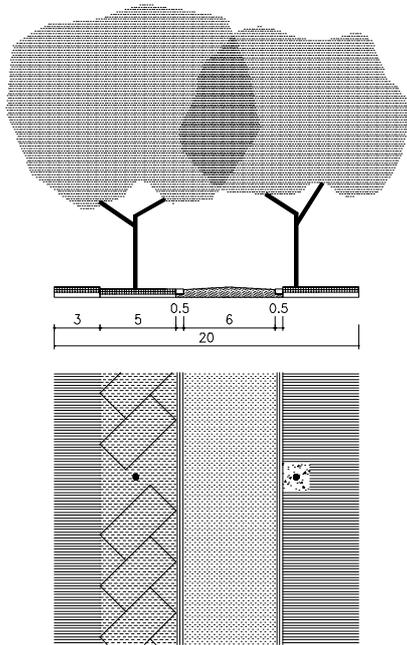


1. *tav. 35 sez. S1*
connessione penetrante ovest
2. *tav. 35 sez. S2*
via Pigafetta
3. *tav. 35 sez. S3*
via Nenni Monet
4. *tav. 35 sez. S4*
via L. daVinci (declassata)

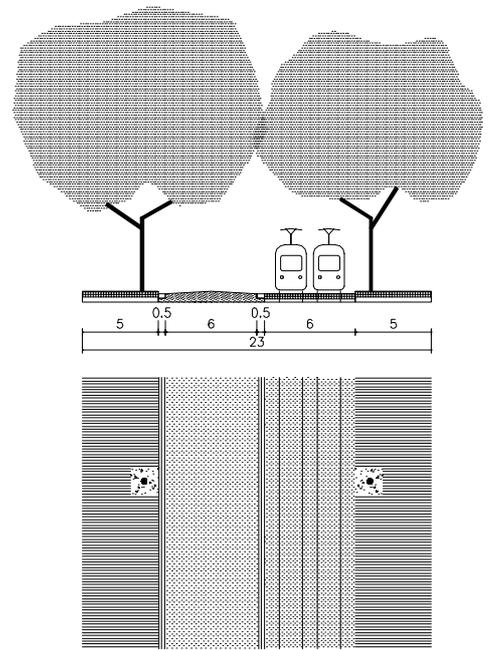


1. *tav. 36 sez. S1
viale Montegrappa*
2. *tav. 36 sez. S2
viale Vittorio Veneto*
3. *tav. 36 sez. S3
via Ferrucci*
4. *tav. 36 sez. S4
via Ferrucci*

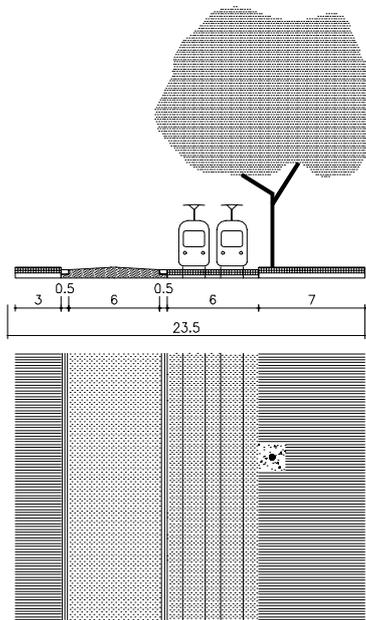
1



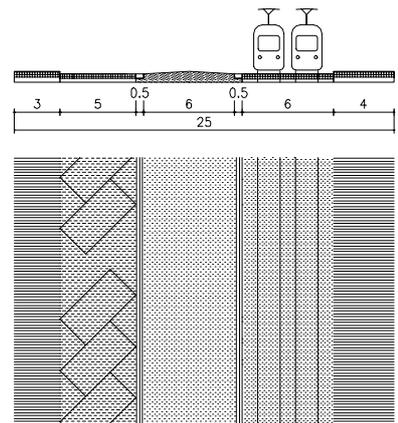
2



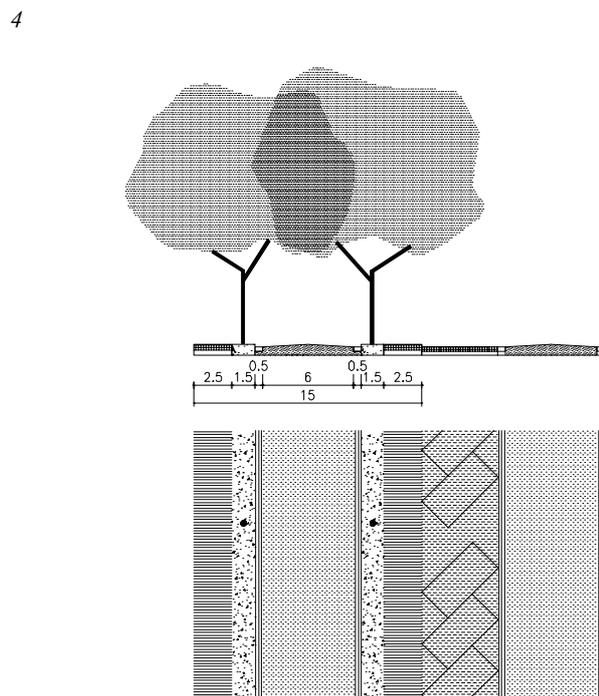
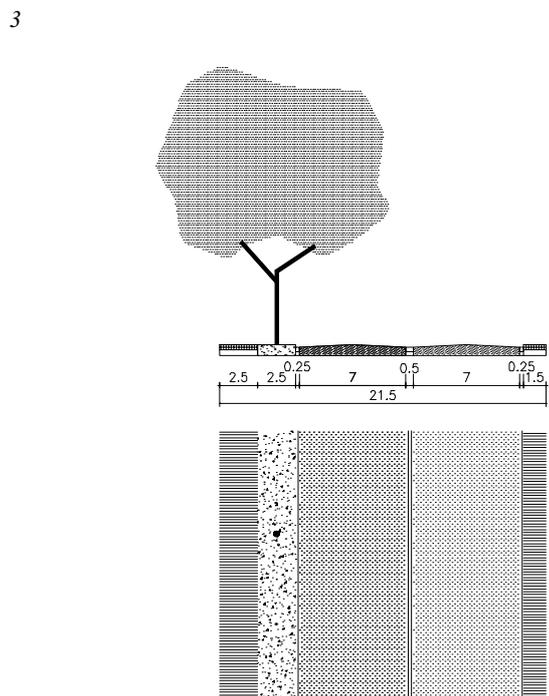
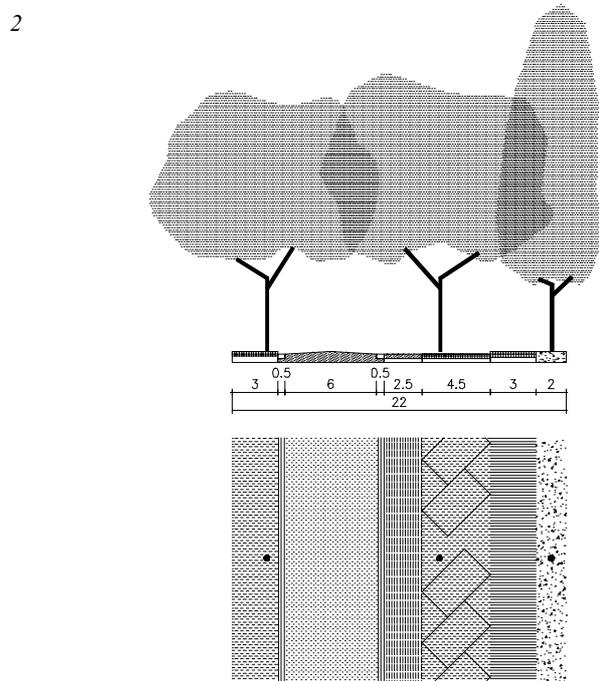
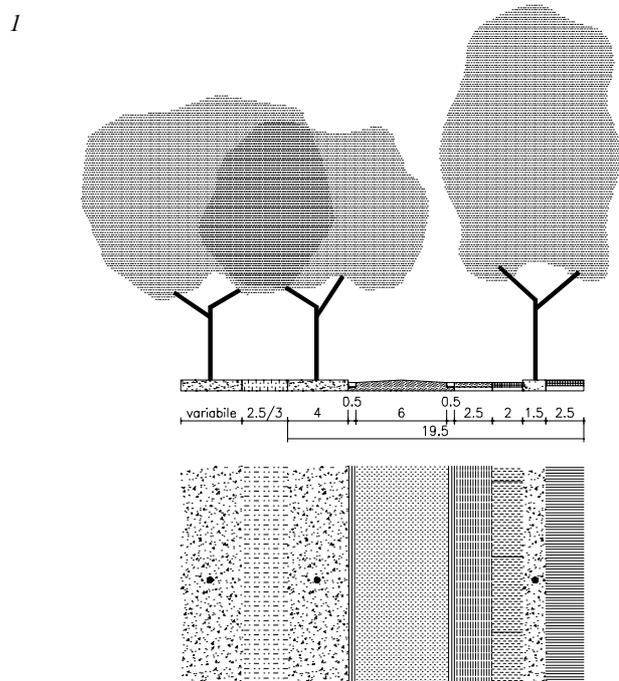
3



4

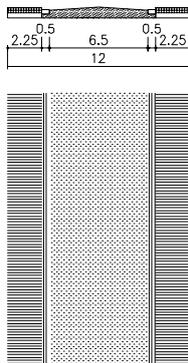


1. *tav. 37 sez. S1*
via Firenze
2. *tav. 40 sez. S1*
via Tobbianese
3. *tav. 40 sez. S2*
via Manzoni
4. *tav. 40 sez. S3*
via Lombardia

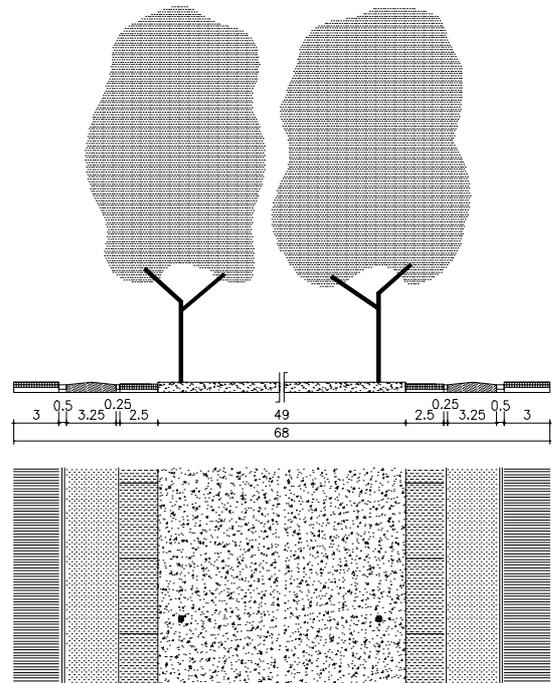


1. *tav. 40 sez. S4
strada di connessione Iolo*
2. *tav. 40 sez. S5
strada di connessione Iolo*
3. *tav. 41 sez. S1
via Turchia*
4. *tav. 41 sez. S2
via Turchia*

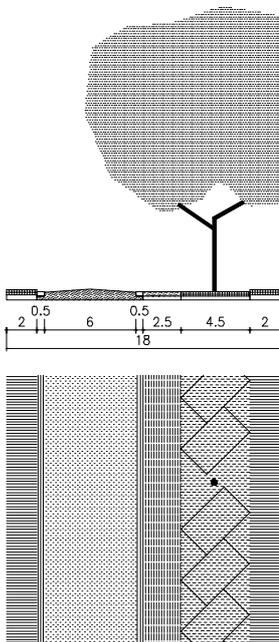
1



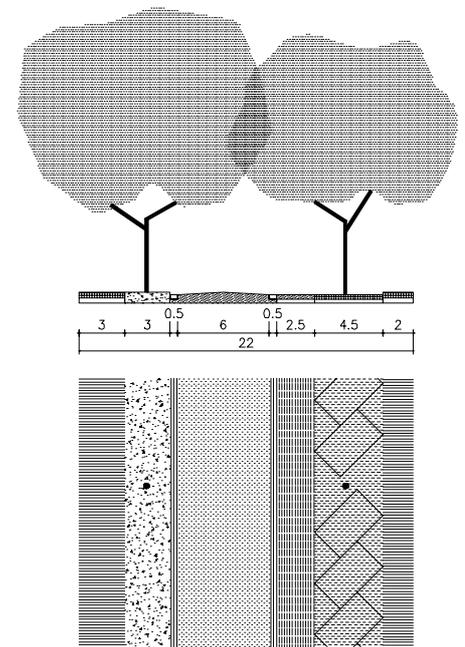
2



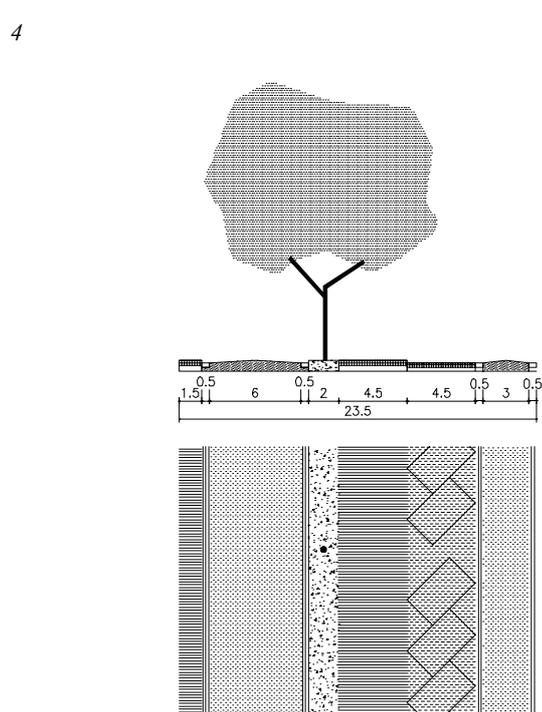
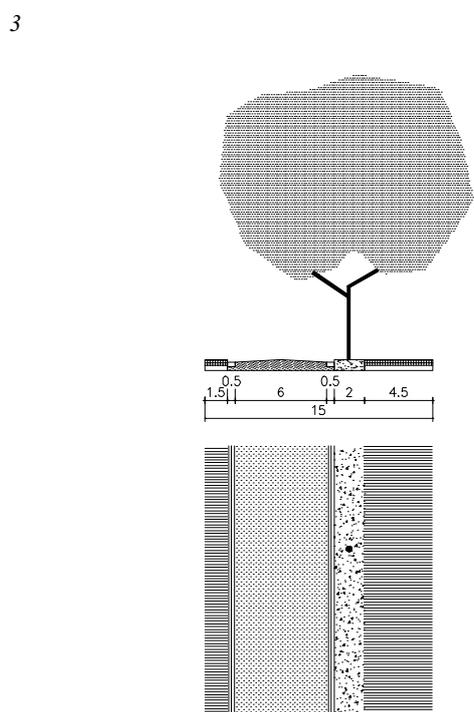
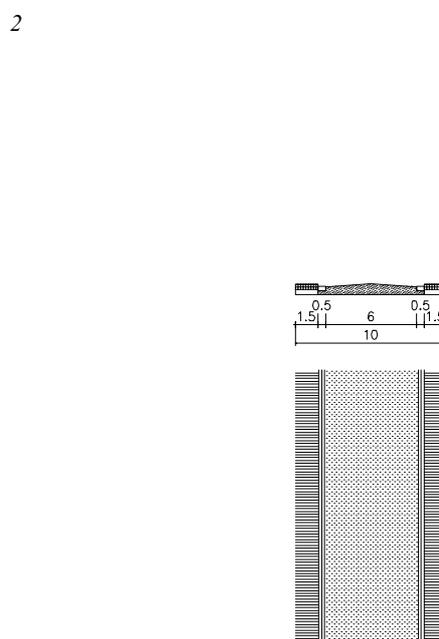
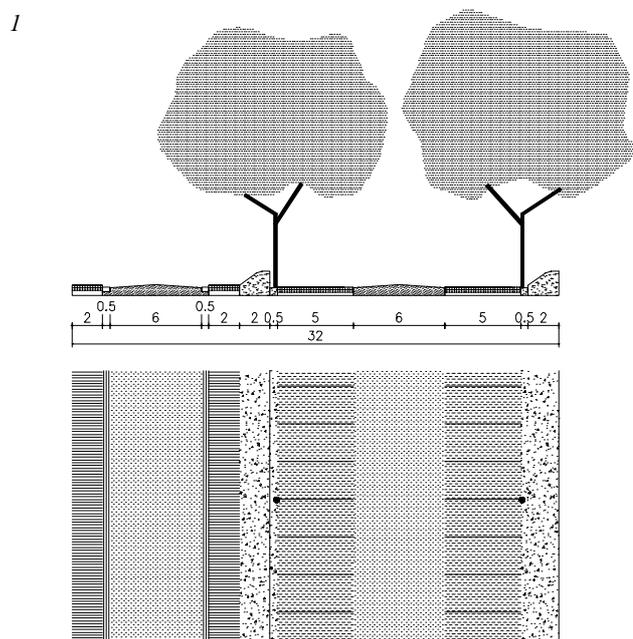
3



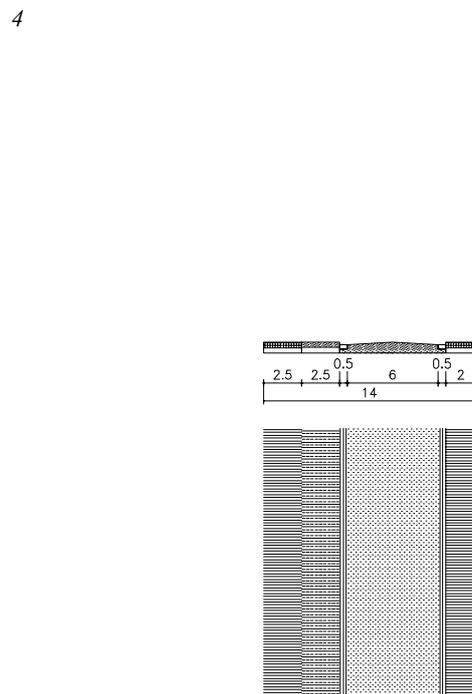
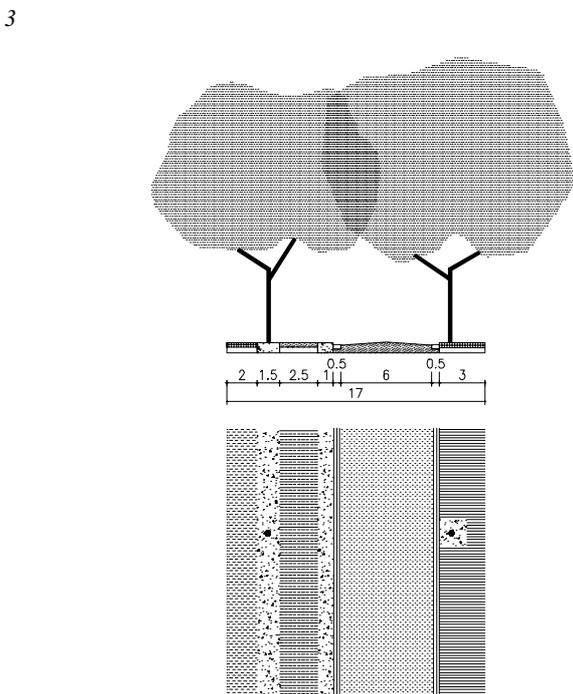
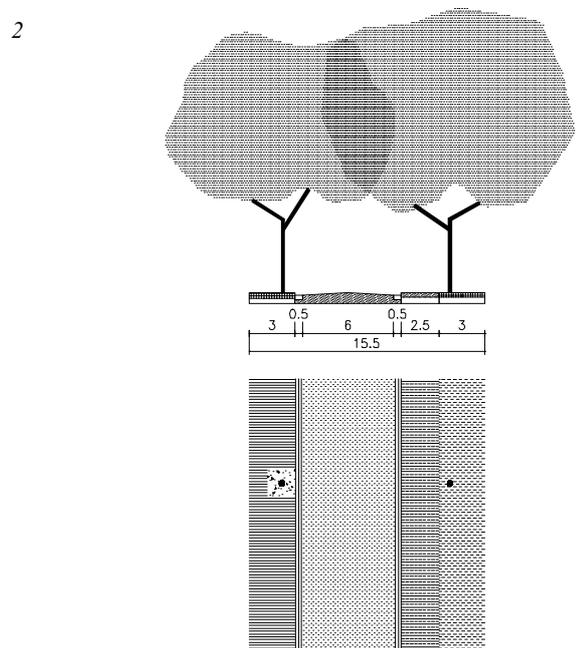
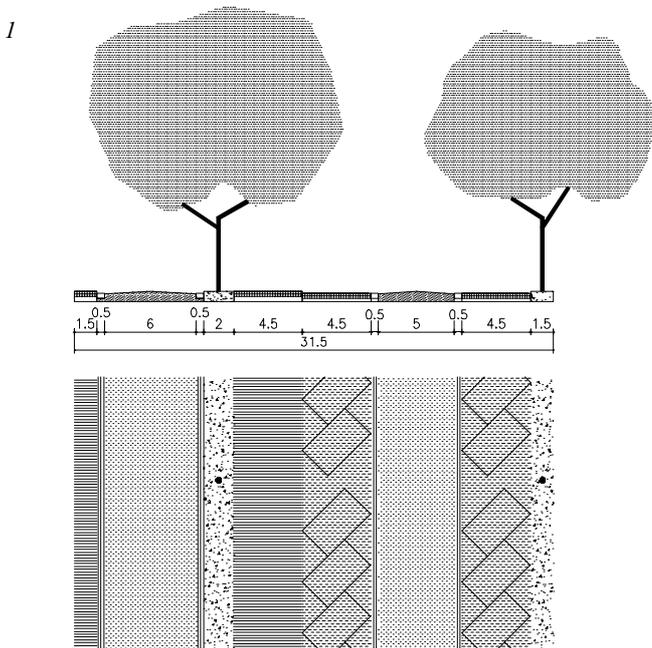
4



1. *tav. 41 sez. S3*
via Turchia
2. *tav. 41 sez. S4*
via del Pratellone
3. *tav. 41 sez. S5*
via del Pratellone
4. *tav. 41 sez. S6*
via del Pratellone

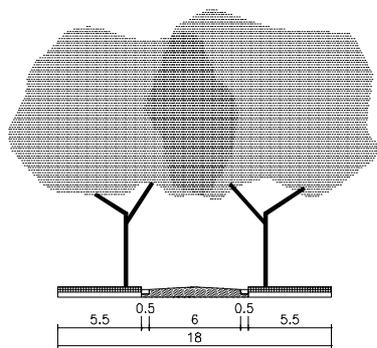


1. *tav. 41 sez. S7*
via del Pratellone
2. *tav. 42 sez. S1*
via del Purgatorio
3. *tav. 42 sez. S2*
via del Purgatorio
4. *tav. 42 sez. S3*
via del Purgatorio

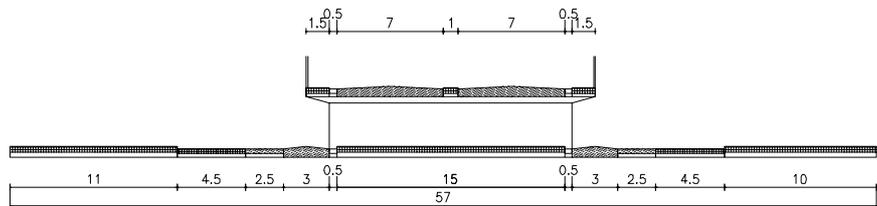


1. *tav. 42 sez. S4*
via delle Gardenie
2. *tav. 42 sez. S5*
via L. da Vinci (declassata)
3. *tav. 42 sez. S6*
via L. da Vinci (declassata)

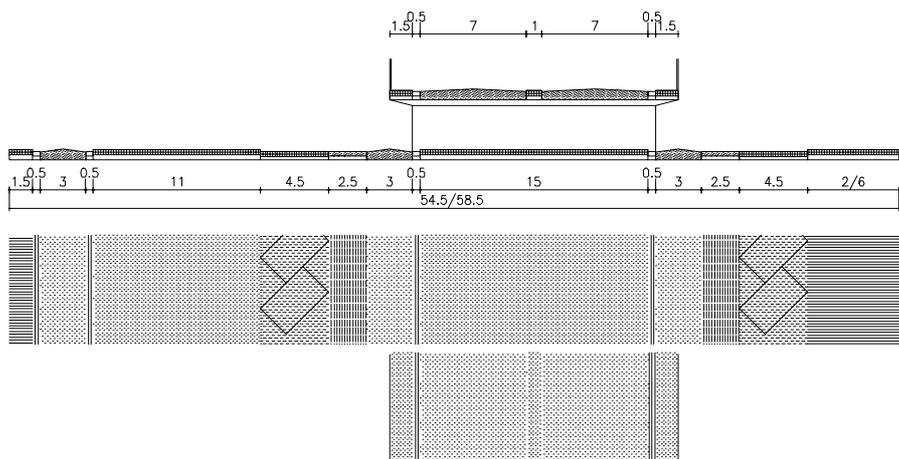
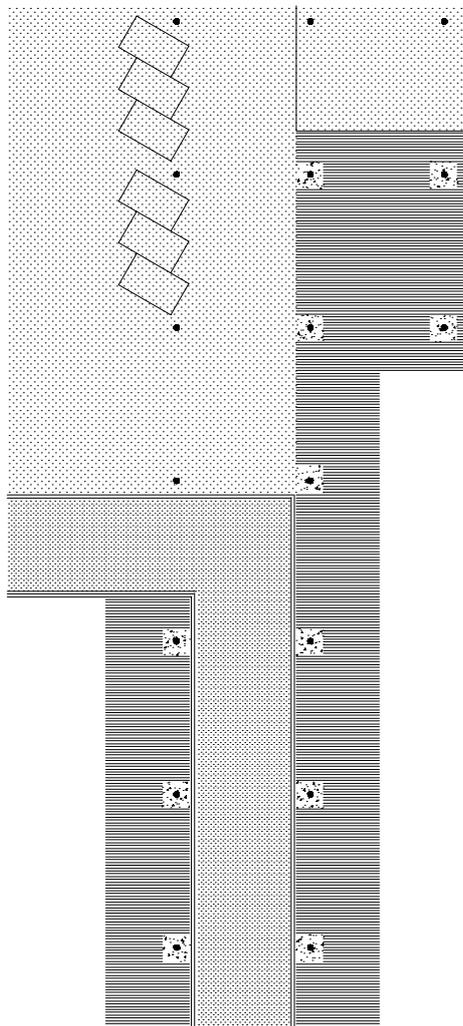
1



2

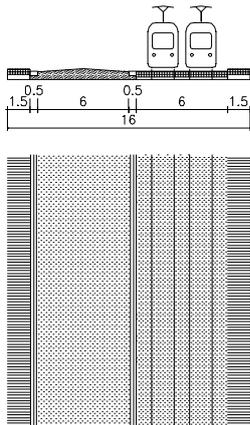


3

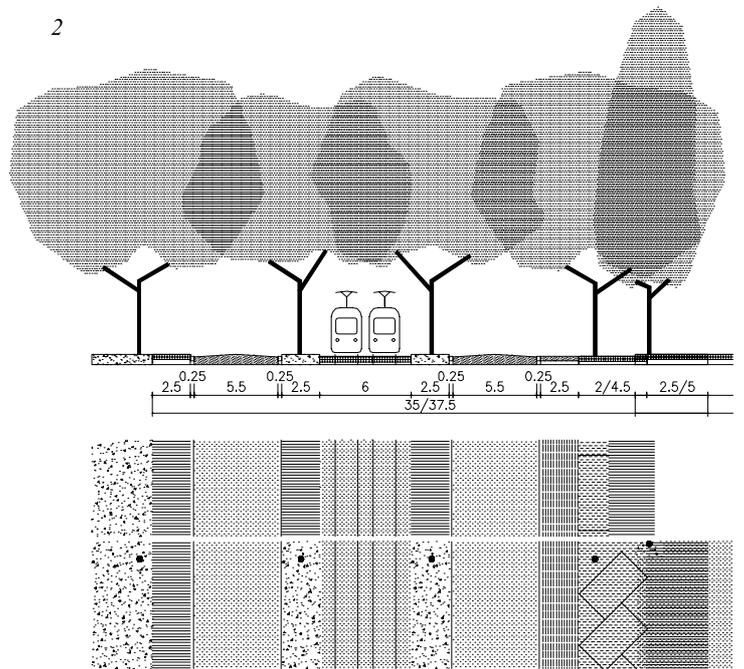


1. *tav. 43 sez. S1*
via Ferrucci
2. *tav. 43 sez. S2*
viale della Repubblica
3. *tav. 43 sez. S3*
via Valentini
4. *tav. 43 sez. S4*
via Valentini

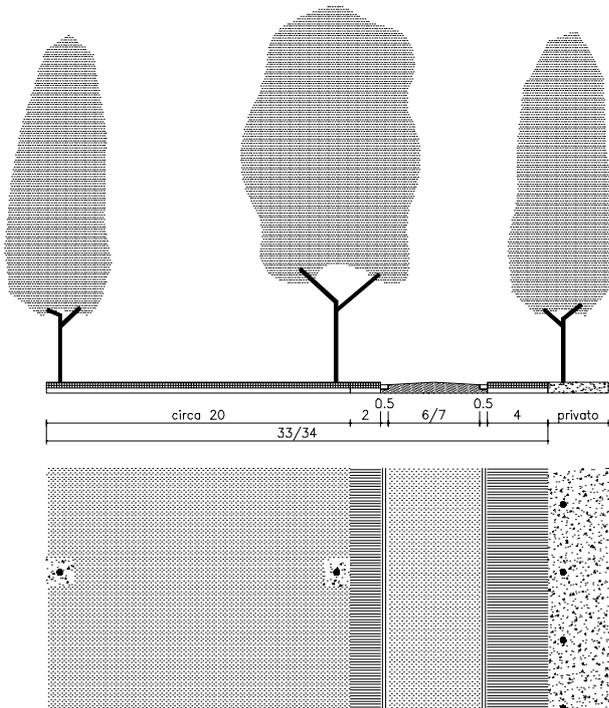
1



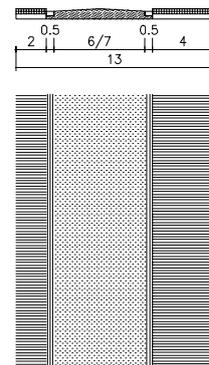
2



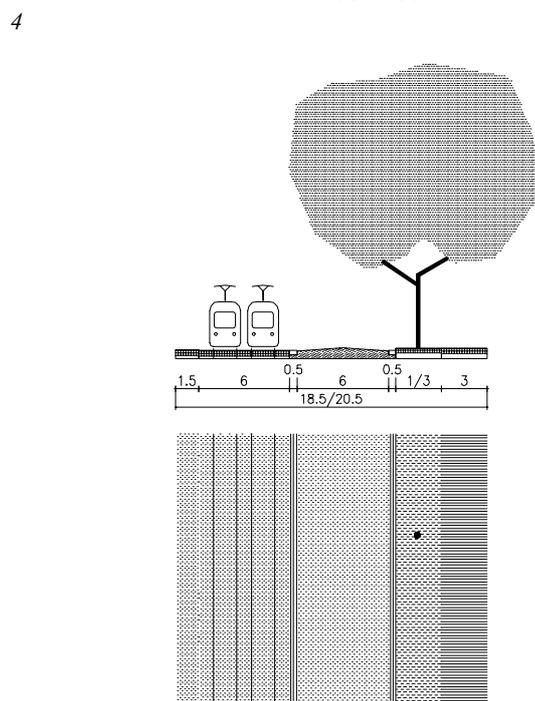
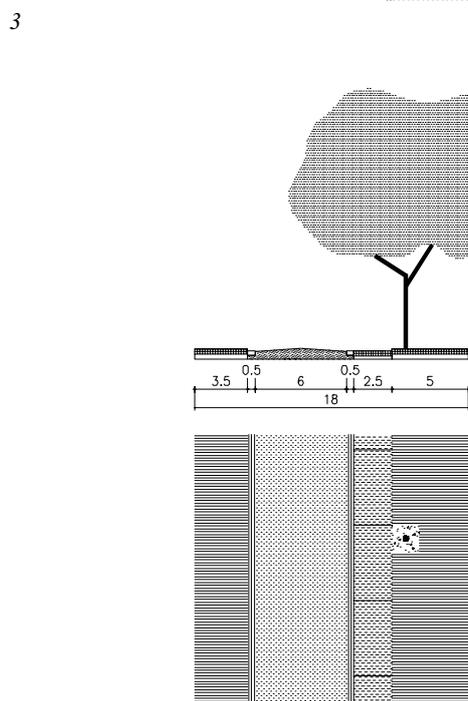
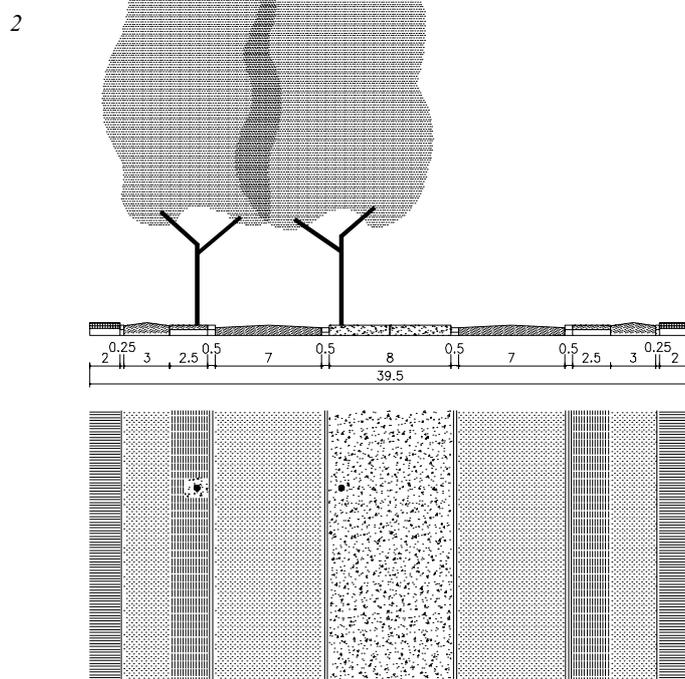
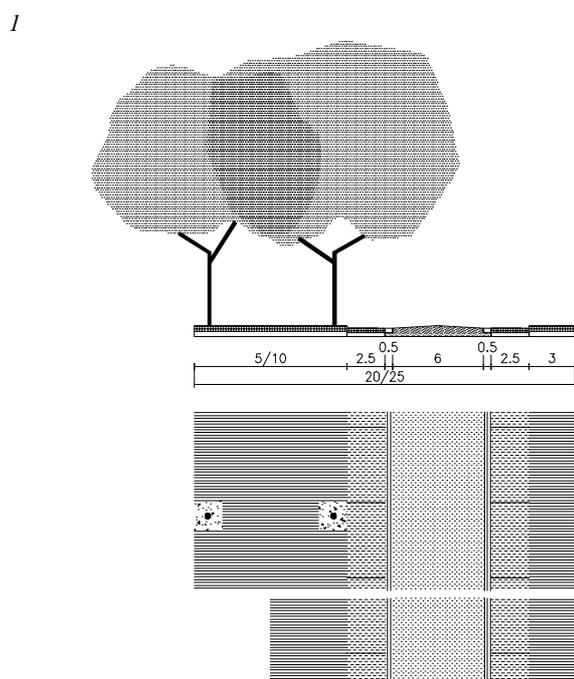
3



4

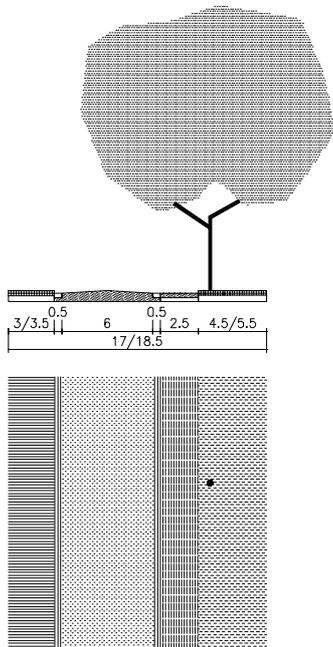


1. *tav. 43 sez. S5*
via delle Fonti
2. *tav. 43 sez. S6*
via L. da Vinci (declassata)
3. *tav. 44 sez. S1*
via S. Gonda
4. *tav. 44 sez. S2*
viale Montegrappa

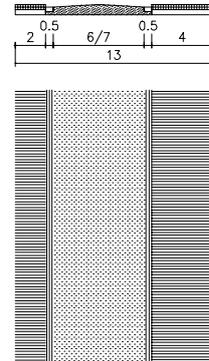


1. *tav.44 sez. S3
viale Montegrappa*
2. *tav .44 sez. S4
viale Montegrappa*
3. *tav .44 sez. S5
viale Montegrappa*
4. *tav .44 sez. S6
via Catani*

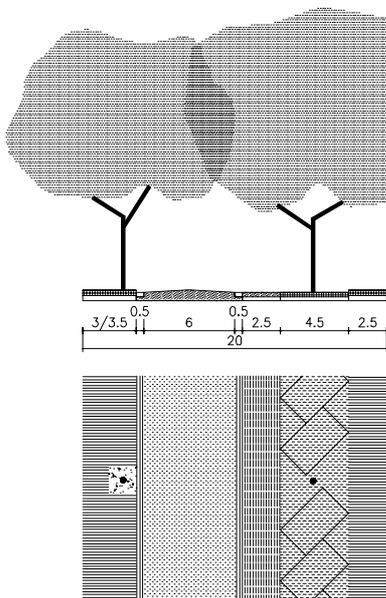
1



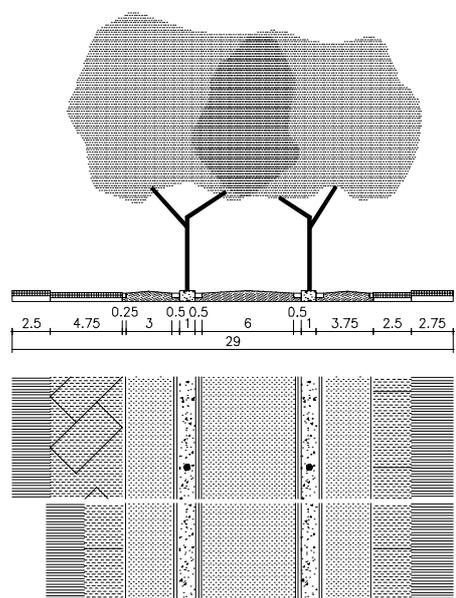
2



3

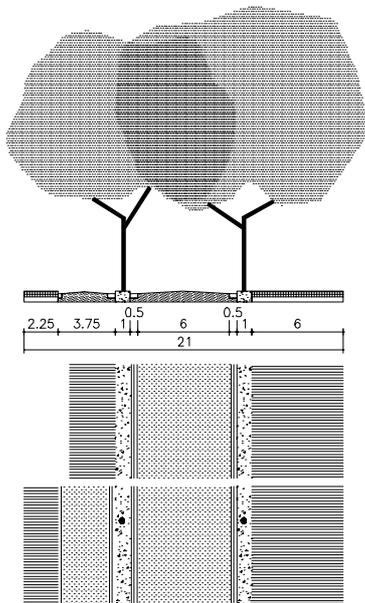


4

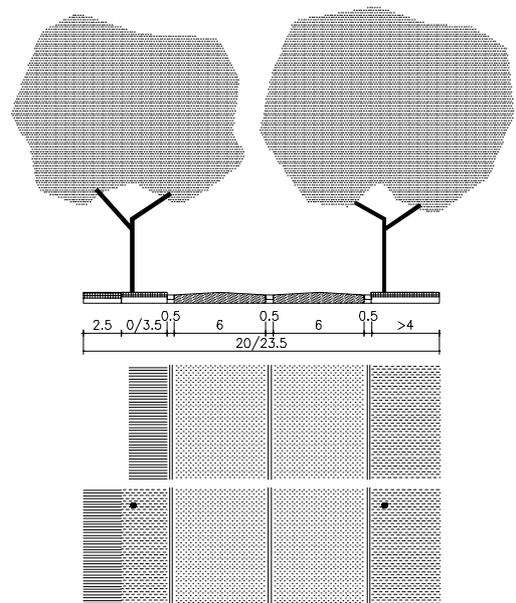


1. *tav. 44 sez. S7*
via Catani
2. *tav. 44 sez. S8*
viale della Repubblica
3. *tav. 44 sez. S9*
viale della Repubblica
4. *tav. 44 sez. S10*
via De Gasperi

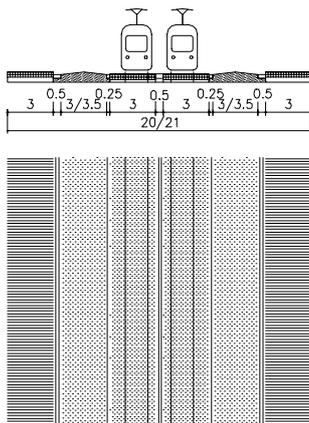
1



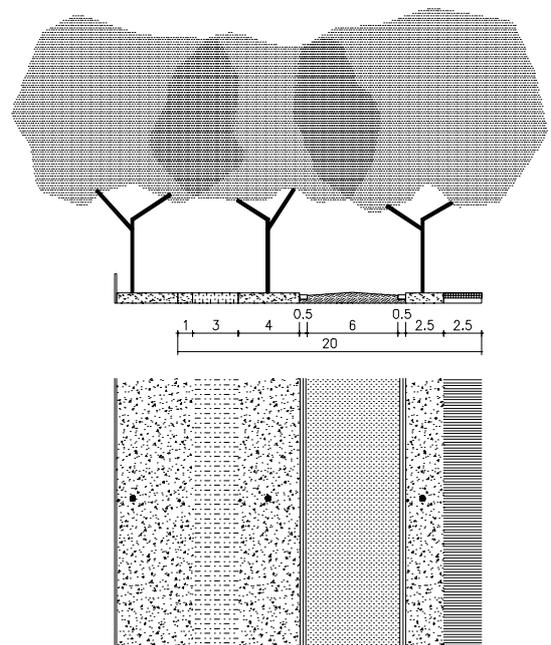
2



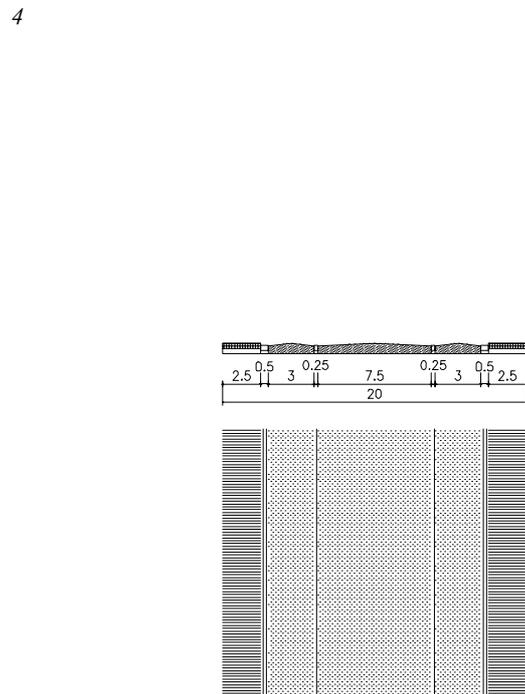
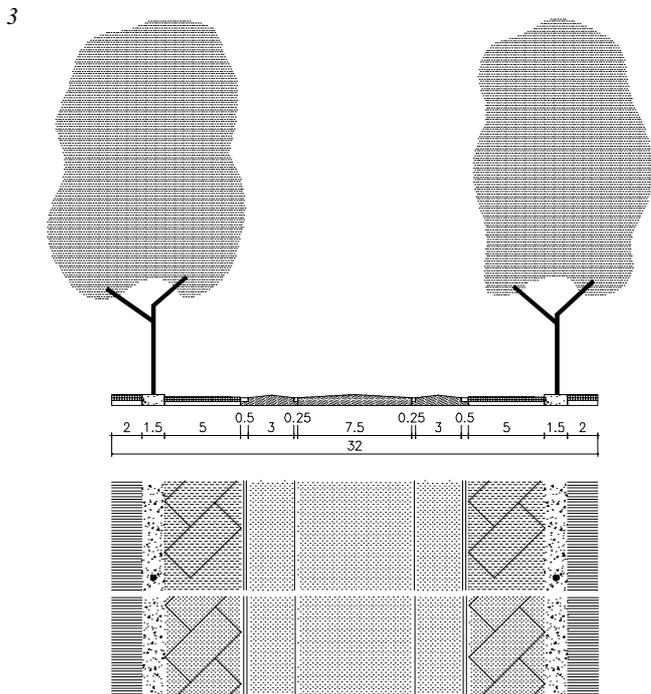
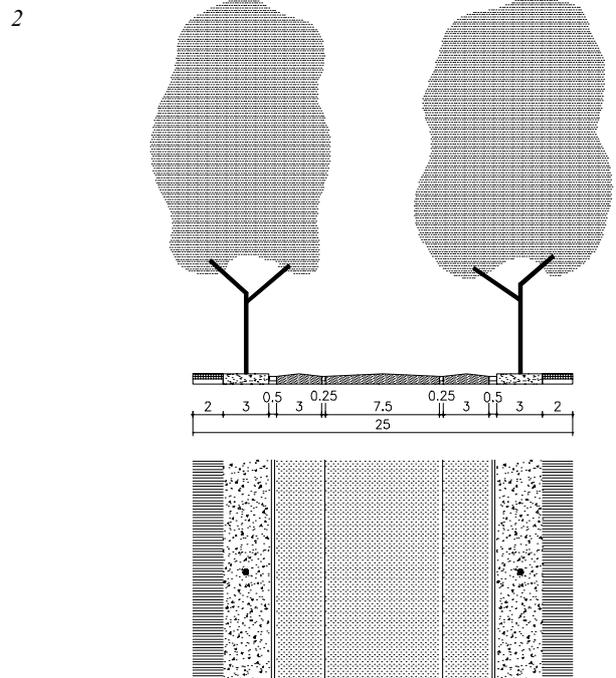
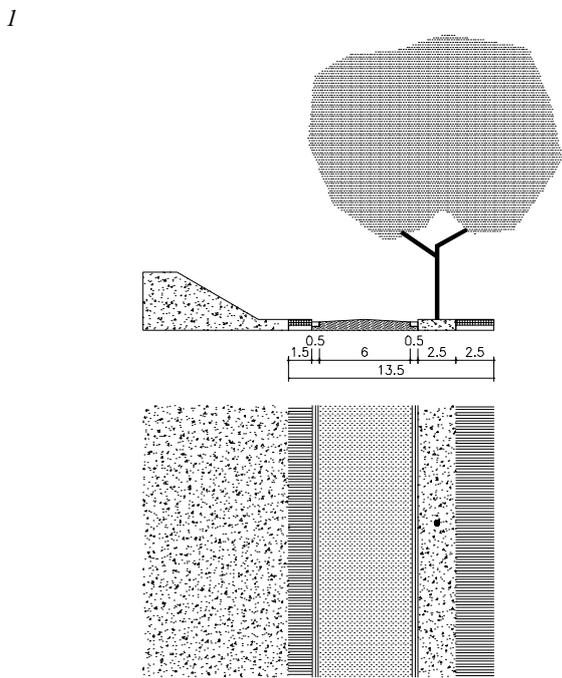
3



4

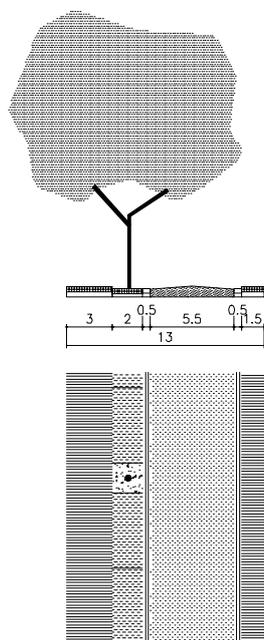


1. *tav. 44 sez. S11
via De Gasperi*
2. *tav. 44 sez. S12
strada di connessione
Interporto*
3. *tav. 44 sez. S13
strada parcheggio Interporto*
4. *tav. 44 sez. S14
strada interna Interporto*

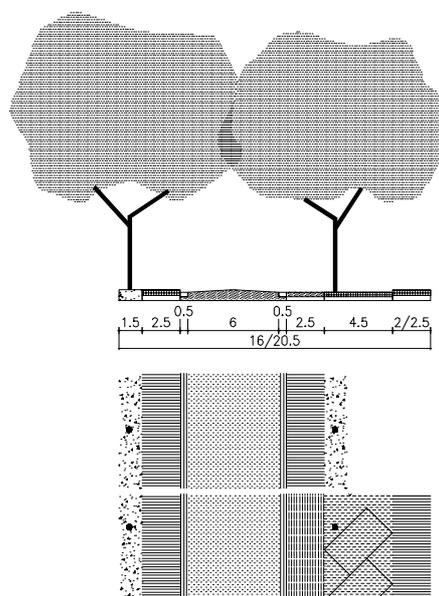


1. *tav. 44 sez. S15
via Vico*
2. *tav. 45 sez. S1
via Bresci*
3. *tav. 47 sez. S1
via Lombardia*
4. *tav. 47 sez. S2
via Lombardia
via per Iolo*

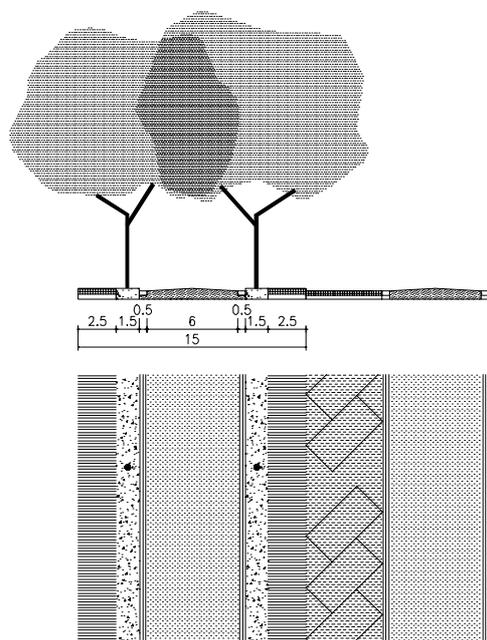
1



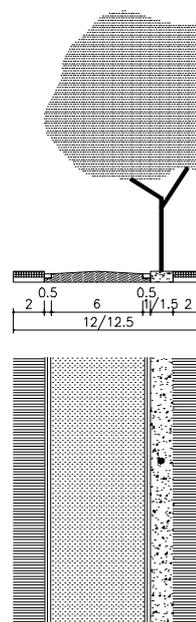
2



3

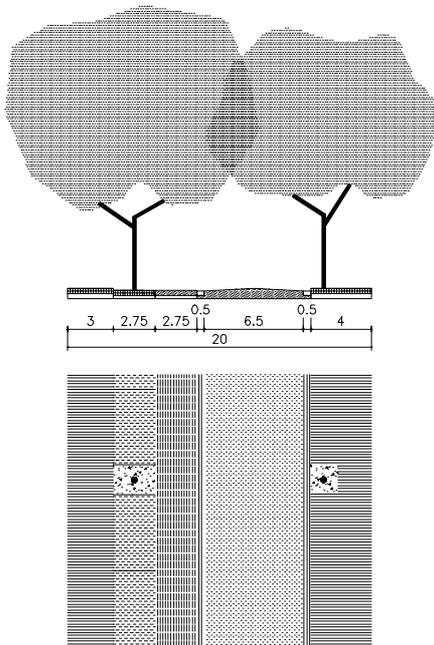


4

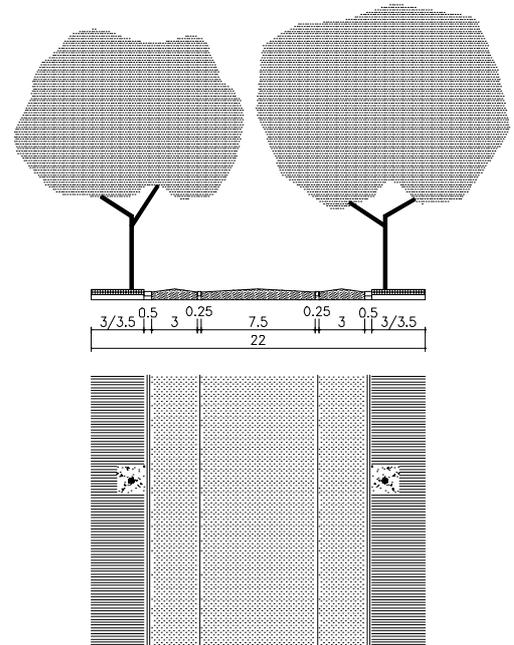


1. *tav. 47 sez. S3*
via Ghisleri
2. *tav. 48 sez. S1*
via dei Fossi
3. *tav. 48 sez. S2*
via del Molinuzzo
4. *tav. 48 sez. S3*
via delle Pollative

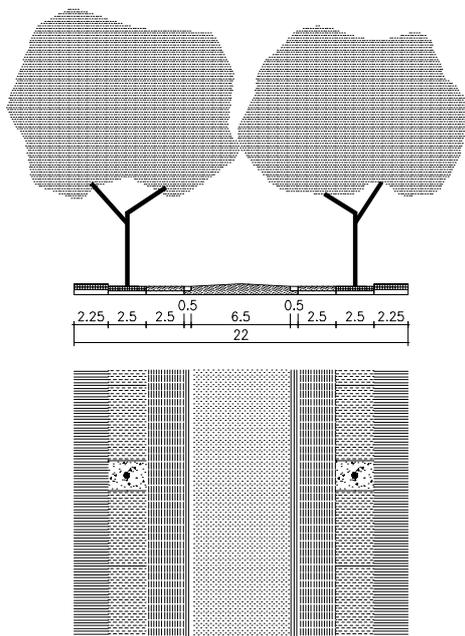
1



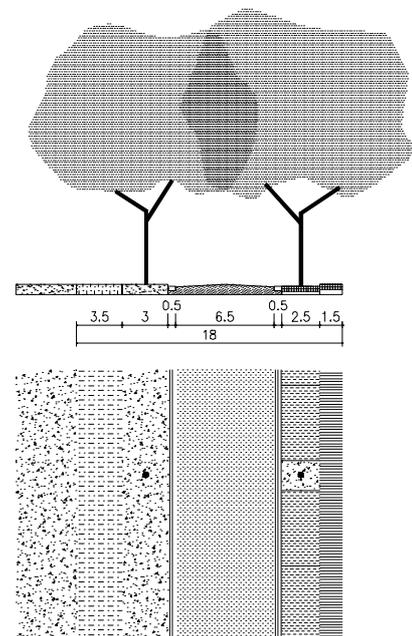
2



3

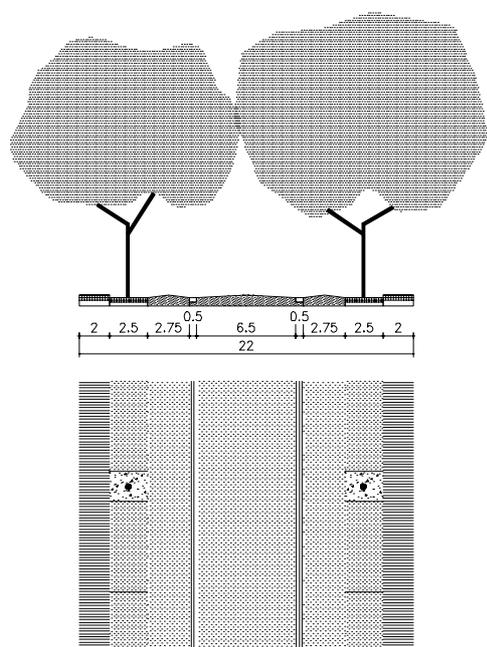


4

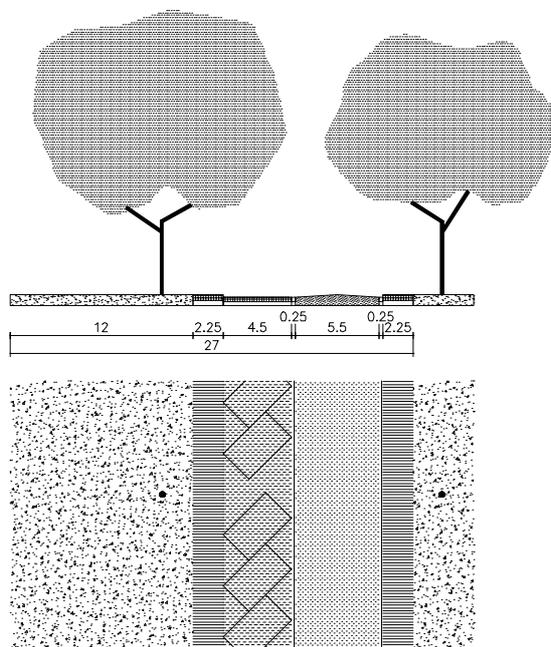


1. *tav. 48 sez. S4*
via Toscana
2. *tav. 48 sez. S5*
via Puglia
3. *tav. 48 sez. S6*
via Paronese (asse Industrie)
4. *tav. 48 sez. S7*
via Paronese (asse Industrie)

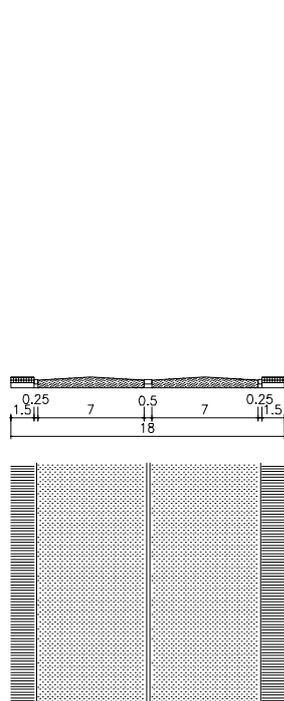
1



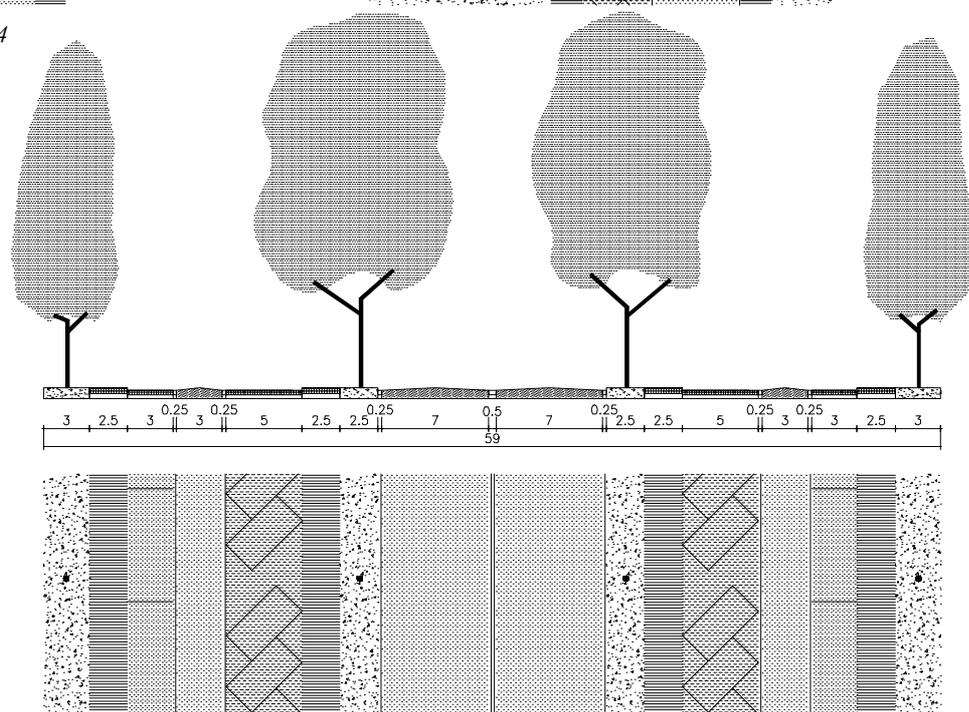
2



3

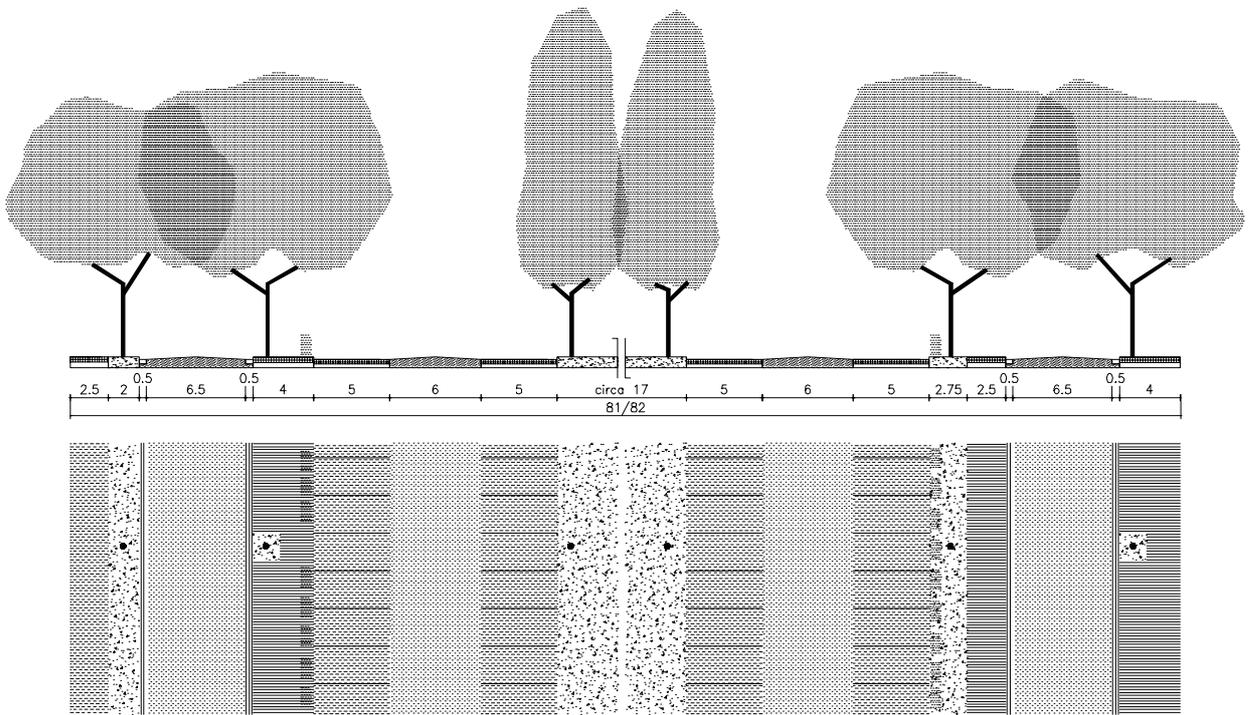


4

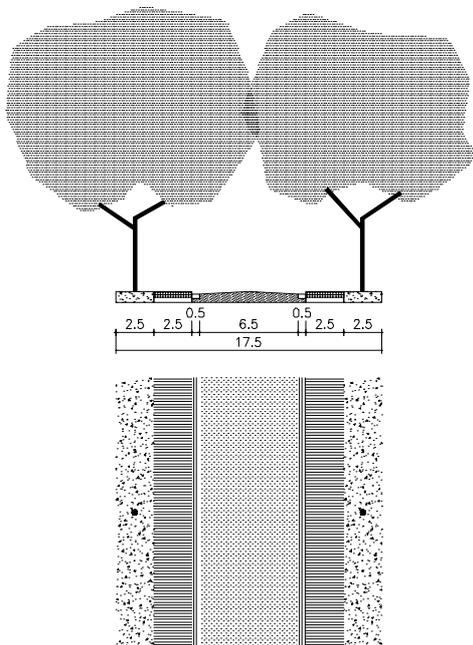


1. *tav. 48 sez. S8*
via Ghisleri
2. *tav. 49 sez. S1*
via Papi
3. *tav. 49 sez. S2*
via Papi

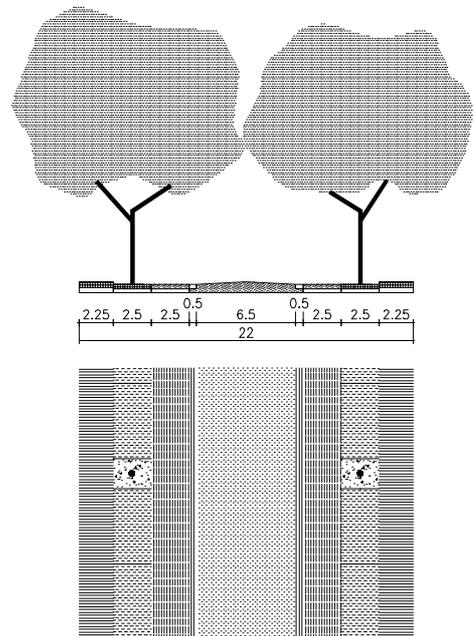
1



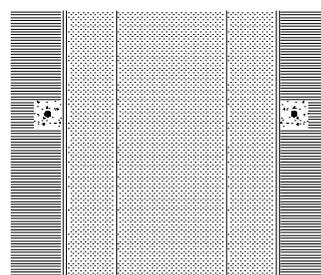
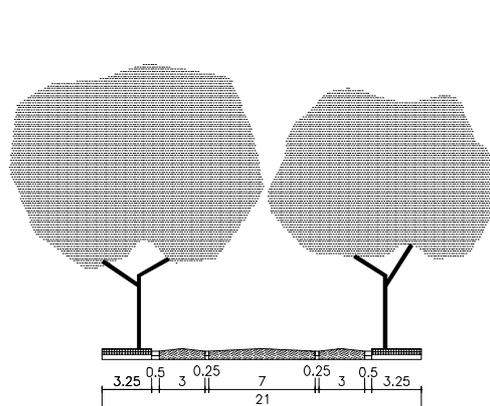
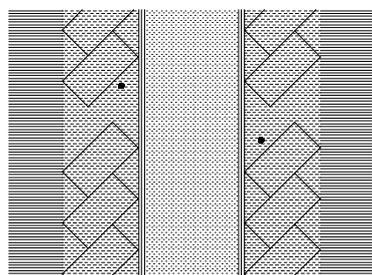
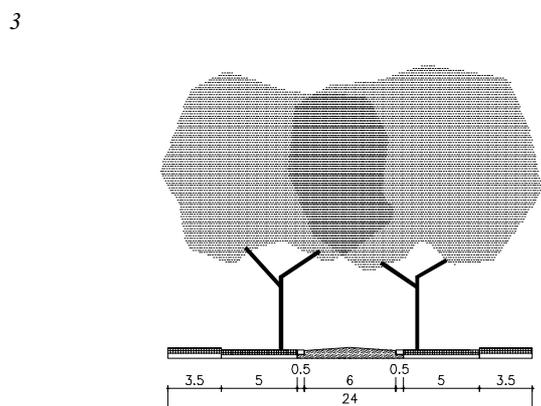
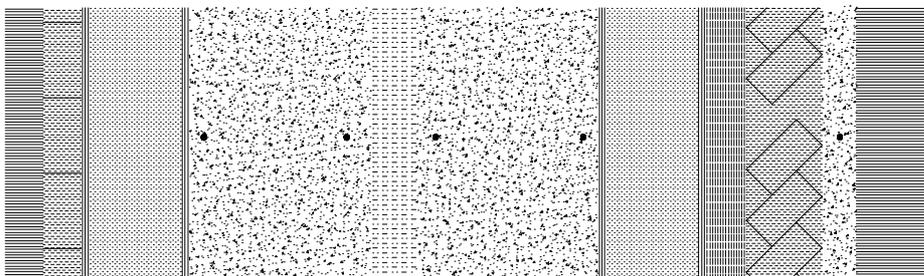
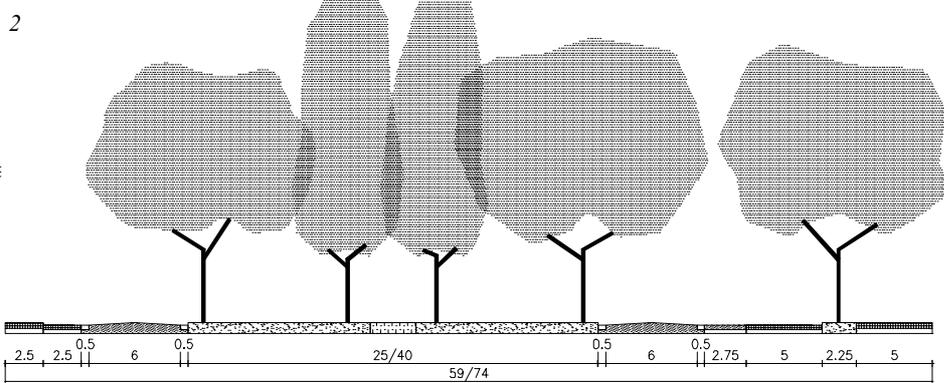
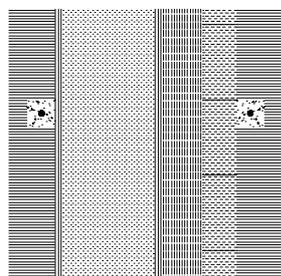
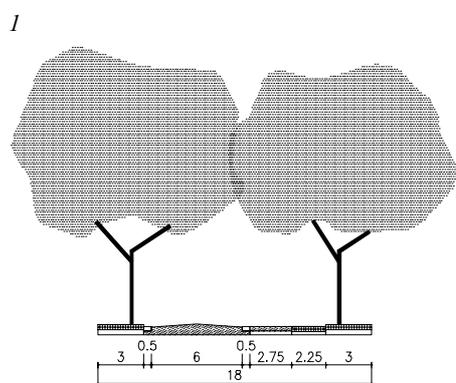
2



3



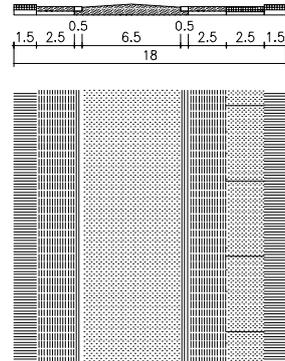
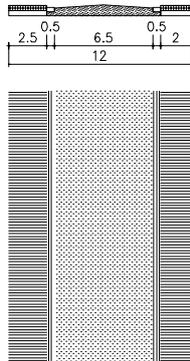
1. *tav. 50 sez. S1
via Paronese*
2. *tav. 50 sez. S2
via Paronese*
3. *tav. 50 sez. S3
via Ferraris*
4. *tav. 50 sez. S4
via del Lazzeretto*



1. *tav. 50 sez. S5
via del Lazeretto*
2. *tav. 50 sez. S6
via Vannucchi*
3. *tav. 50 sez. S7
via Galvani*
4. *tav. 50 sez. S8
viale della Repubblica*

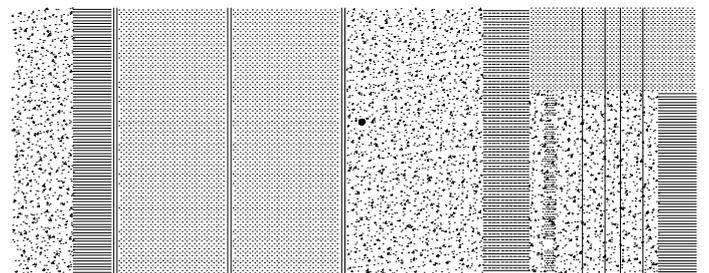
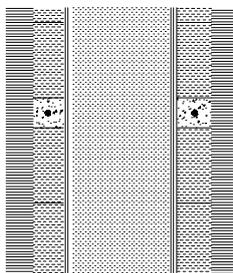
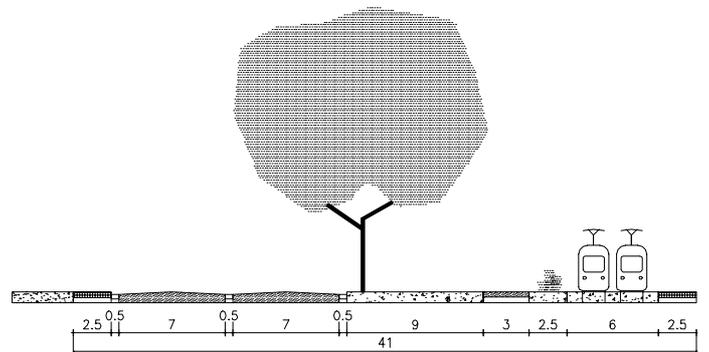
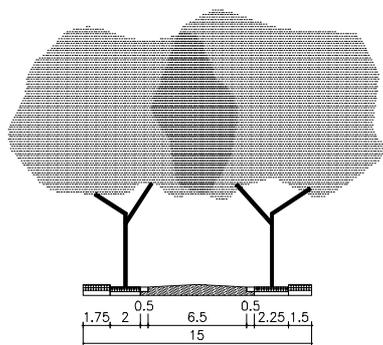
1

2



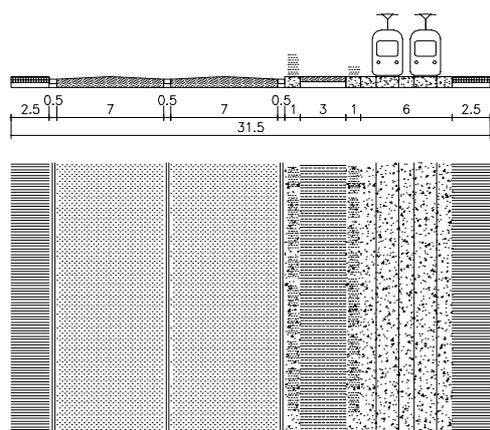
3

4

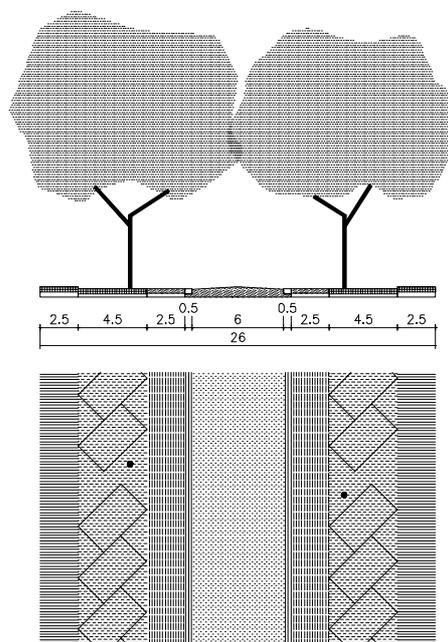


1. *tav. 50 sez. S9*
viale della Repubblica
2. *tav. 51 sez. S1*
via Picasso
3. *tav. 51 sez. S2*
via Picasso
4. *tav. 51 sez. S3*
via Picasso

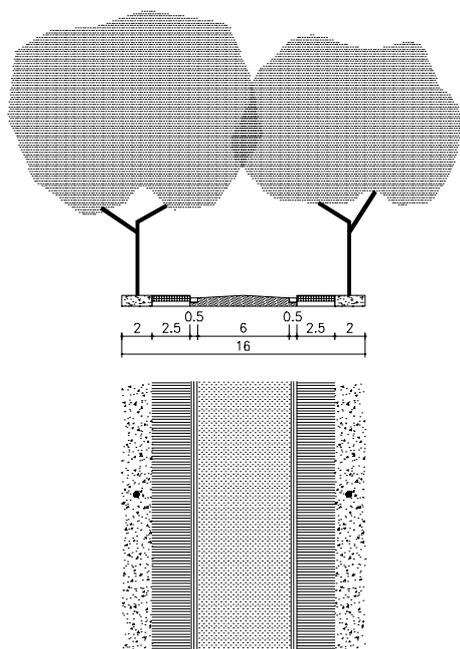
1



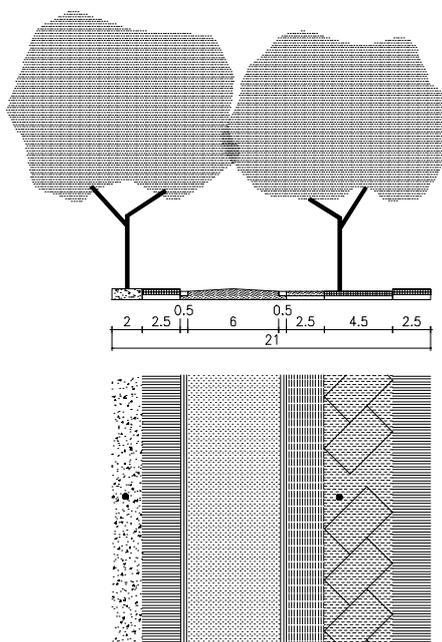
2



3

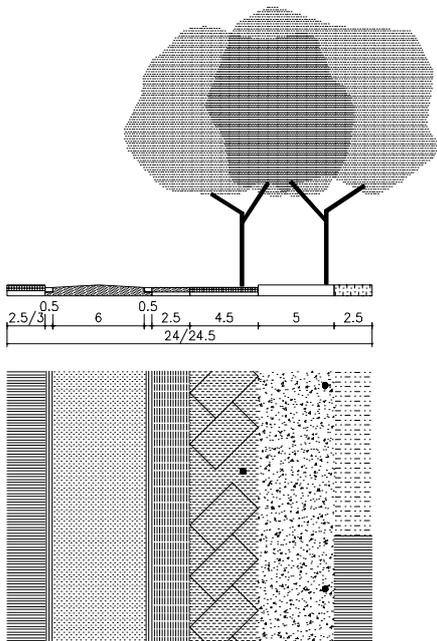


4

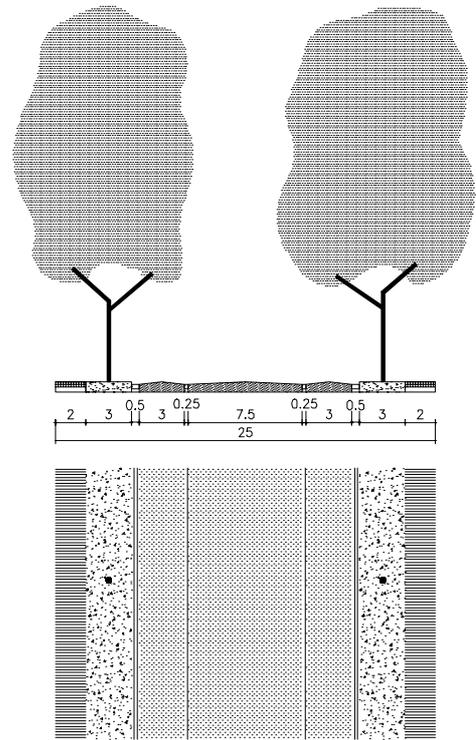


1. *tav. 51 sez. S4
viale Montegrappa*
2. *tav. 52 sez. S1
strada di connessione
Interporto*
3. *tav. 52 sez. S2
via di Cerigiole*
4. *tav. 52 sez. S3
strada di connessione
Pantano*

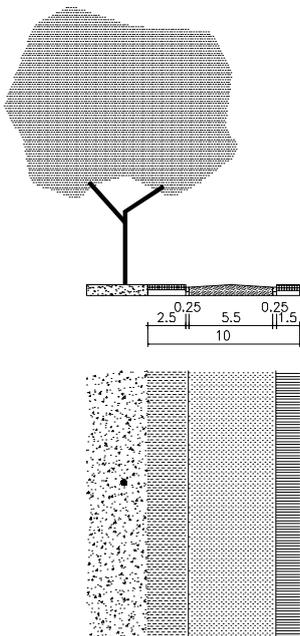
1



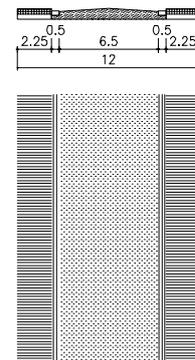
2



3

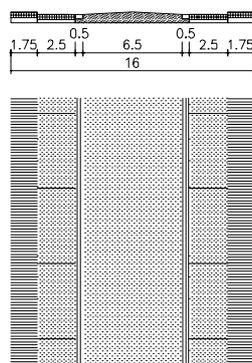


4

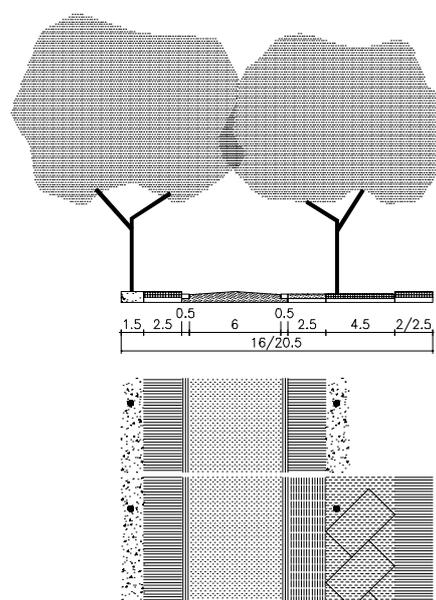


1. *tav. 52 sez. S4*
strada di connessione
Pantano
2. *tav. 52 sez. S5*
via Bresci
3. *tav. 54 sez. S1*
strada attrezzata Tavola
4. *tav. 54 sez. S2*
strada attrezzata Tavola

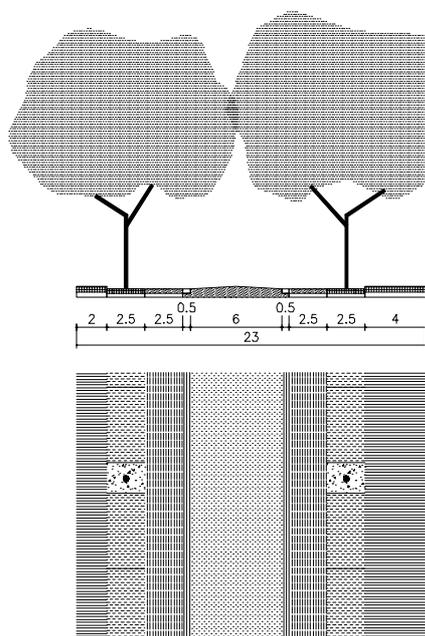
1



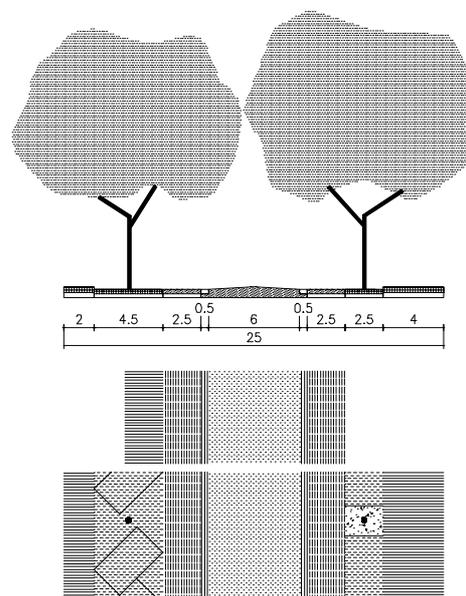
2



3

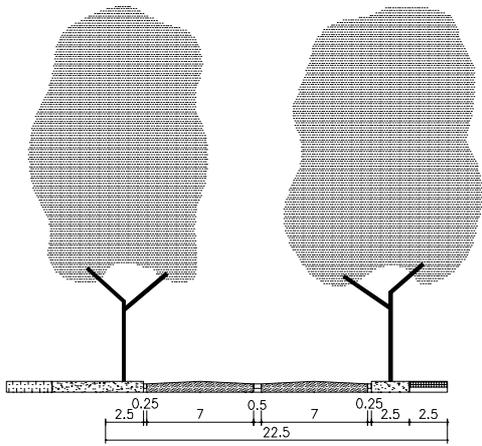


4

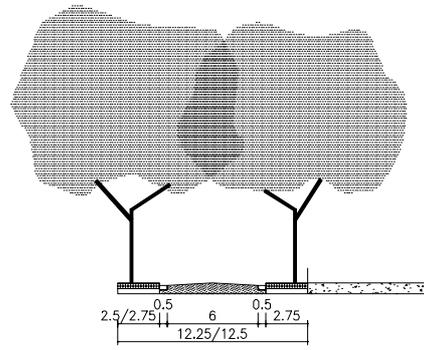


1. *tav. 56 sez. S1
via di Baciacavallo*
2. *tav. 56 sez. S2
via Soffici*
3. *tav. 56 sez. S3
via Soffici*
4. *tav. 56 sez. S4
via Soffici*

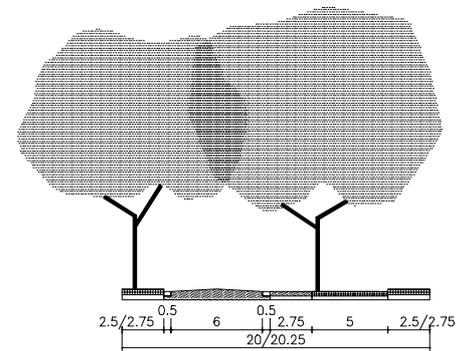
1



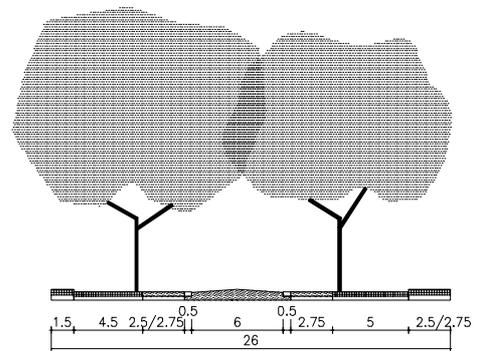
2



3

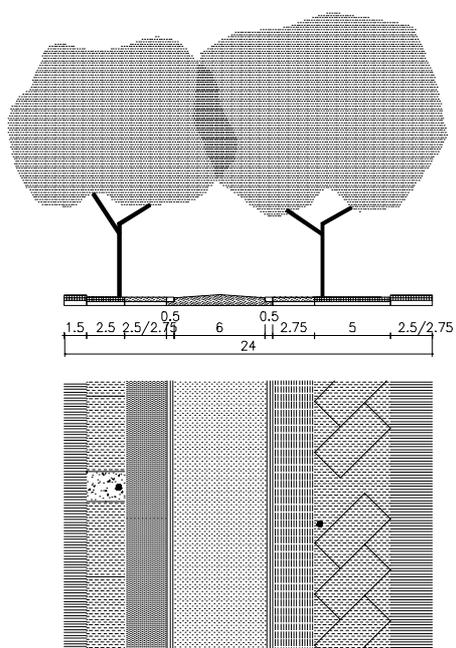


4

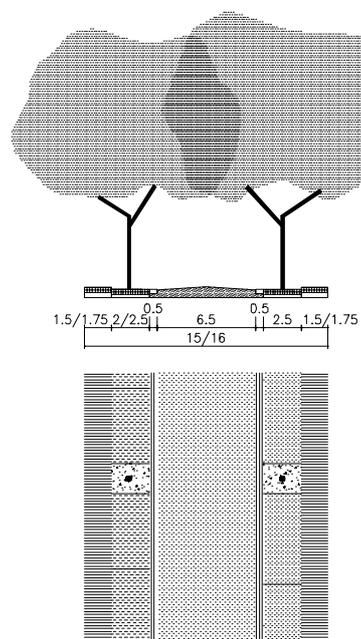


1. *tav. 56 sez. S5*
via del Lazzaretto
2. *tav. 56 sez. S6*
strada interna Macrolotto 2
3. *tav. 56 sez. S7*
via Baciacavallo
4. *tav. 57 sez. S1*
strada interna Macrolotto 2

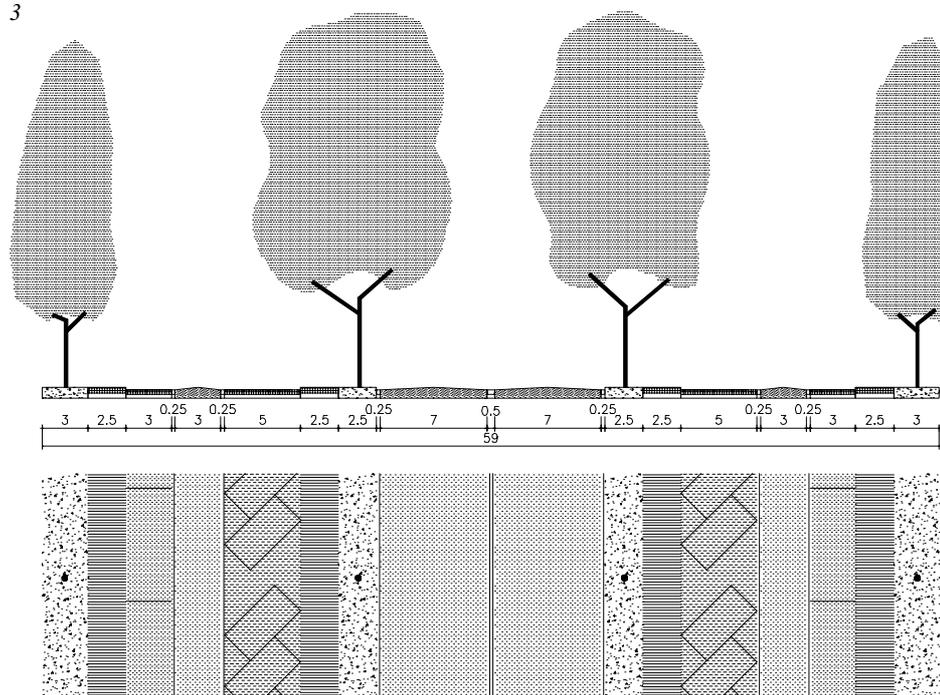
1



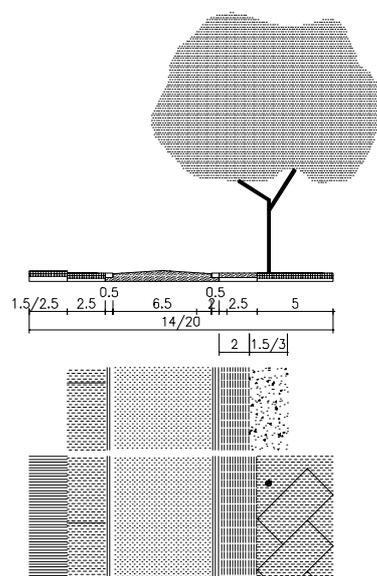
2



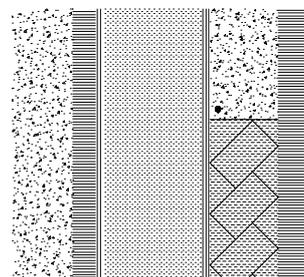
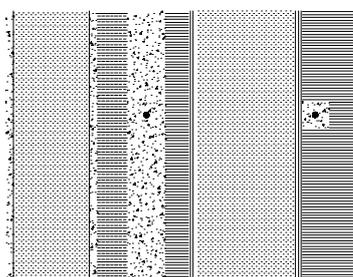
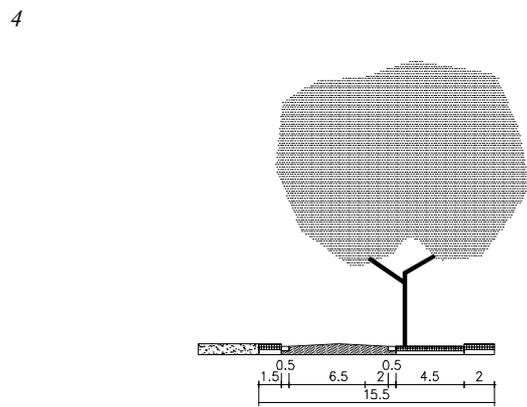
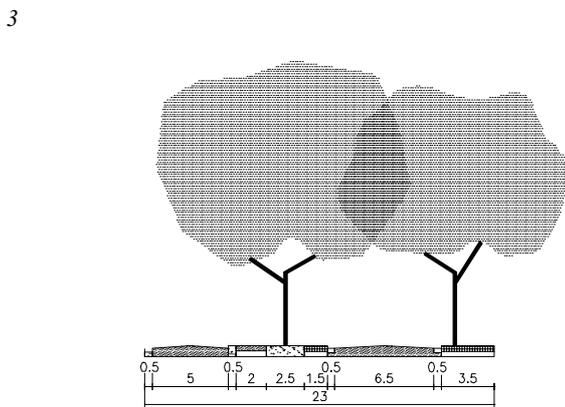
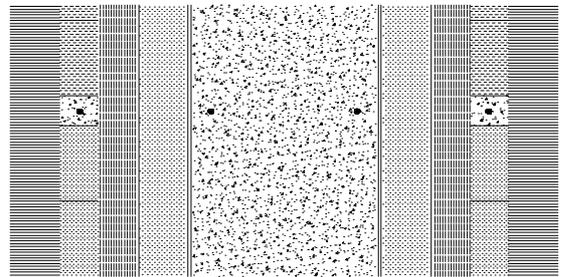
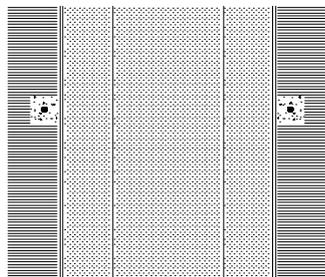
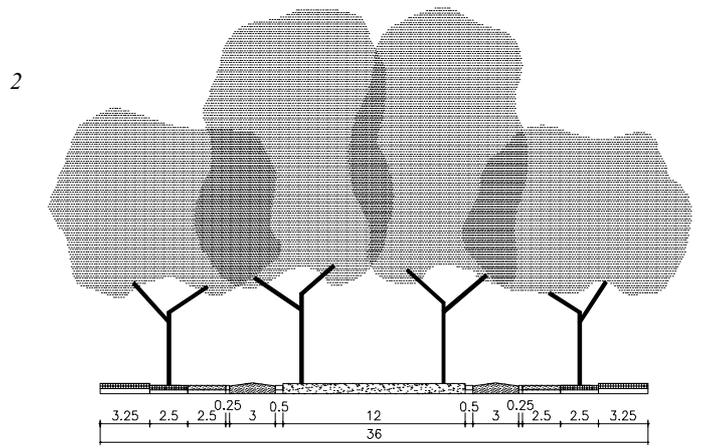
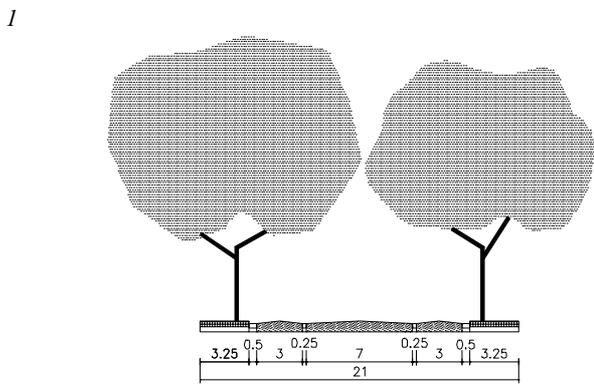
3



4

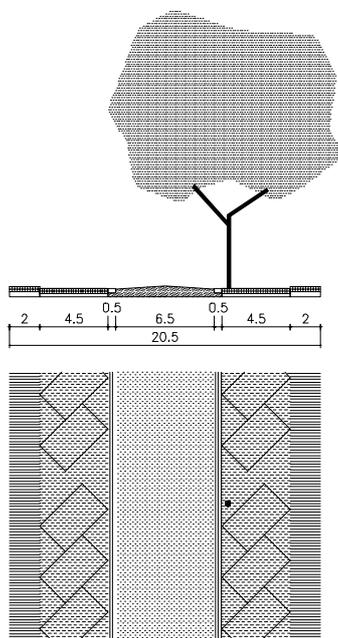


1. *tav. 57 sez. S2
via del Lazzaretto*
2. *tav. 57 sez. S3
via Vannucchi*
3. *tav. 57 sez. S4
via delle Fonti*
4. *tav. 57 sez. S5
via delle Fonti*

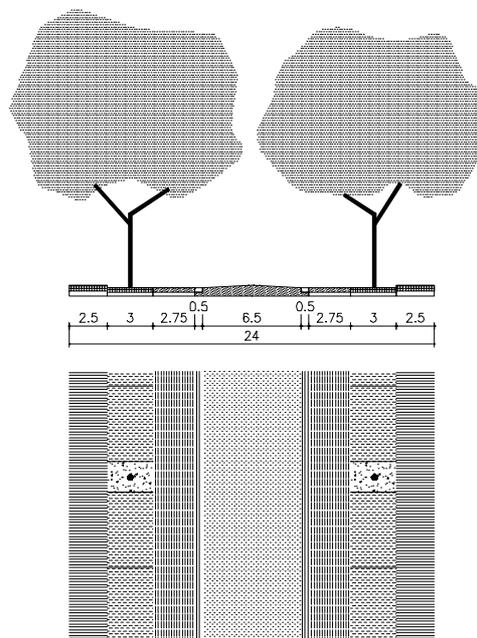


1. *tav. 57 sez. S6*
via fonda di Mezzana
2. *tav. 57 sez. S7*
via fonda di Mezzana
3. *tav. 57 sez. S8*
strada di connessione
Paperino
4. *tav. 57 sez. S9*
strada interna Macrolotto 2

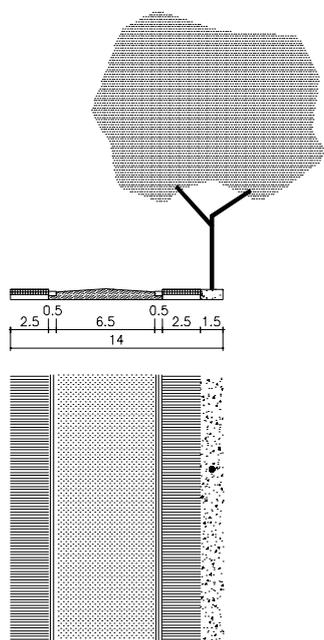
1



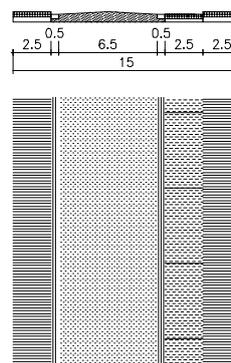
2



3

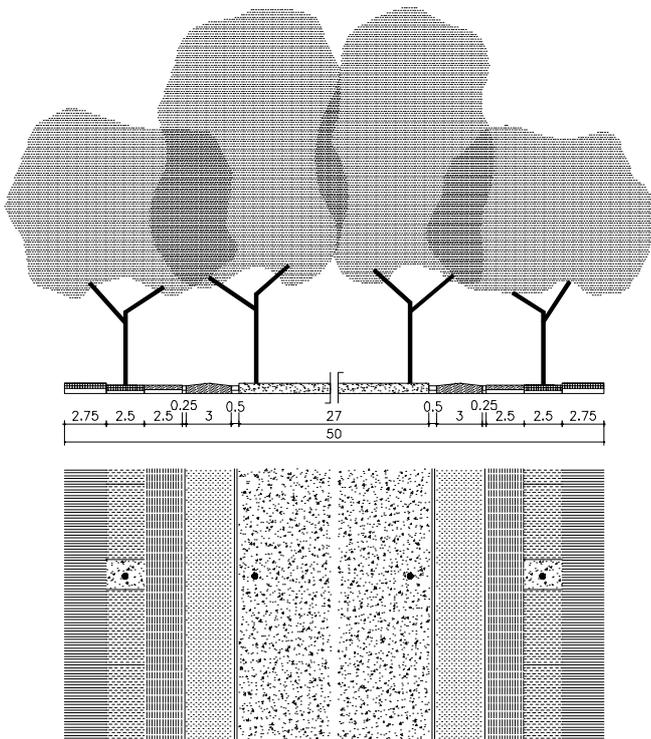


4

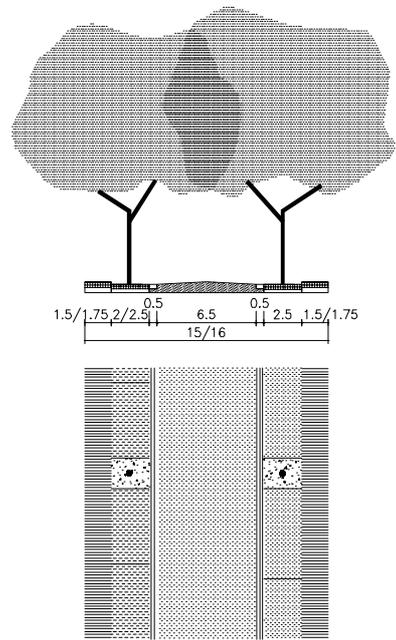


1. *tav. 57 sez. S10
strada attrezzata*
2. *tav. 57 sez. S11
strada interna Macrolotto 2*
3. *tav. 57 sez. S12
asse delle Industrie*
4. *tav. 57 sez. S13
viale della Repubblica*

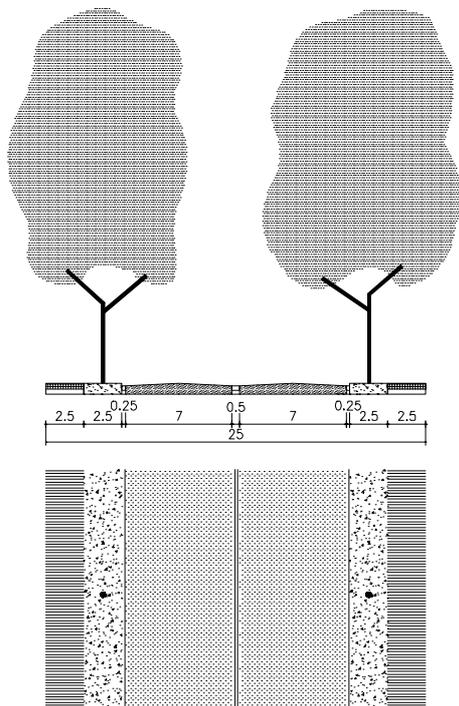
1



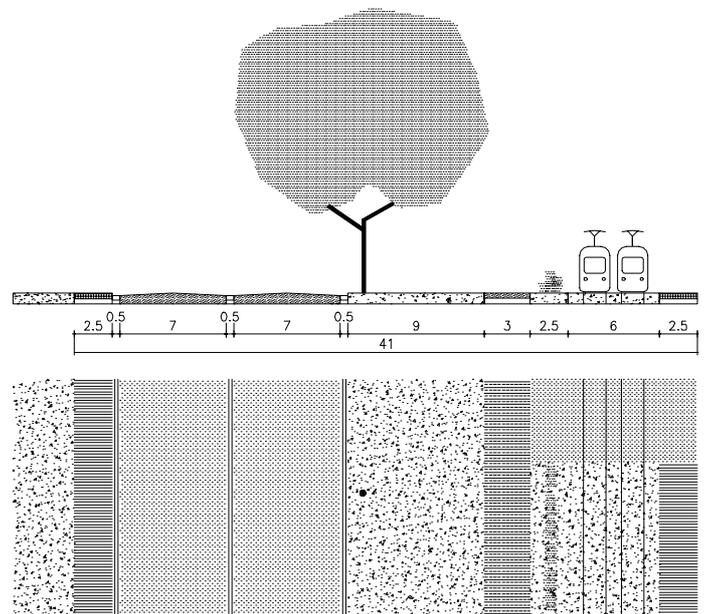
2



3

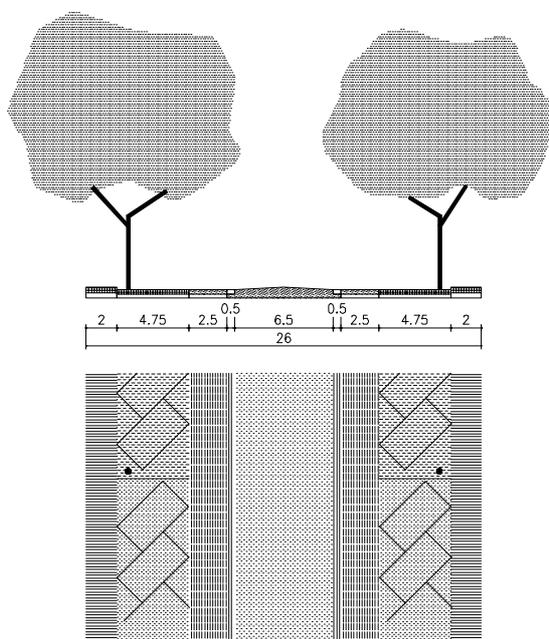


4

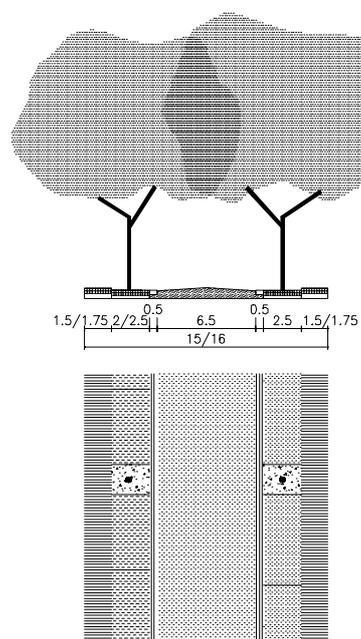


1. *tav. 57 sez. S14*
strada interna Macrolotto 2
2. *tav. 57 sez. S15*
strada interna Macrolotto 2
3. *tav. 58 sez. S1*
strada interna Macrolotto 2
4. *tav. 58 sez. S2*
strada interna Macrolotto 2

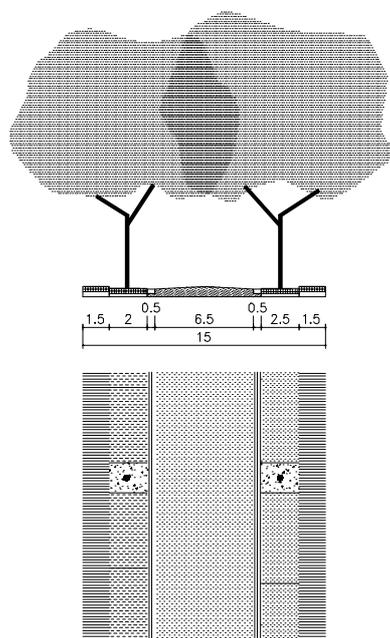
1



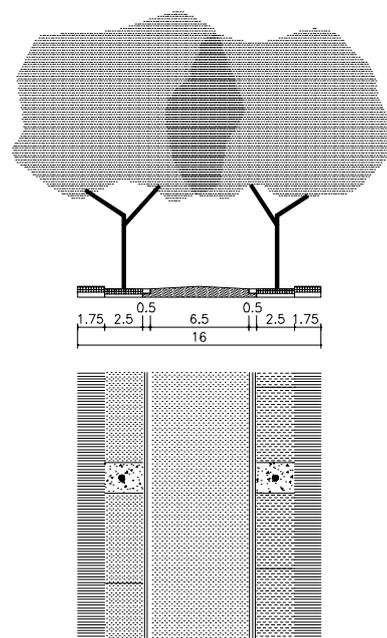
2



3

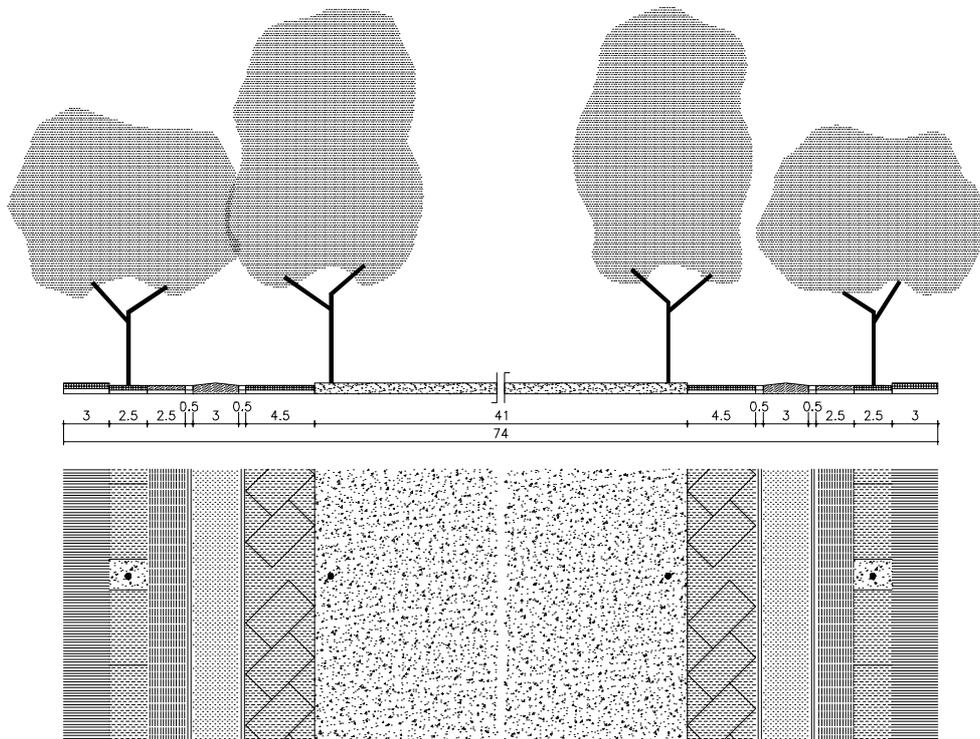


4

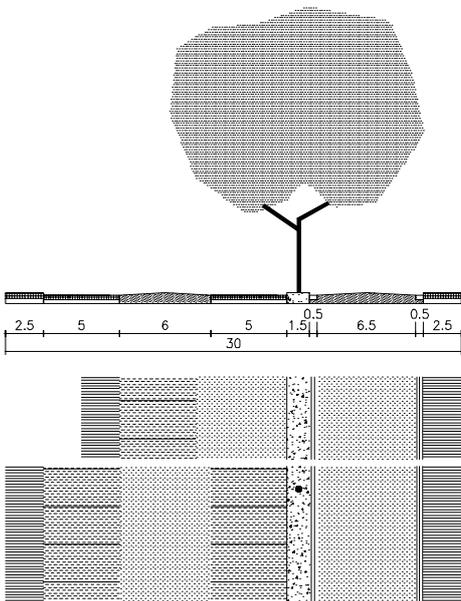


1. *tav. 58 sez. S3
strada attrezzata*
2. *tav. 58 sez. S4
strada interna Macrolotto 2*
3. *tav. 58 sez. S5
via dei Confini*

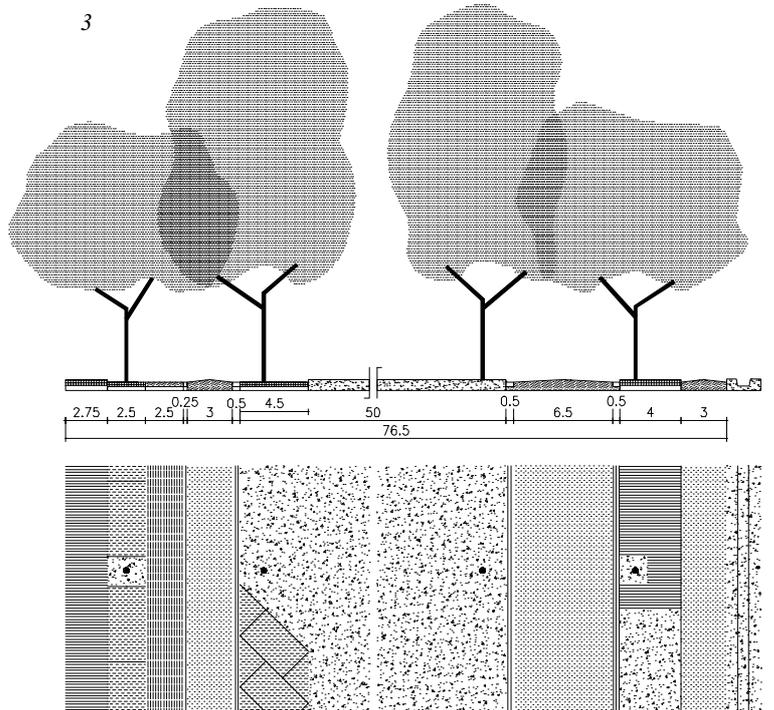
1



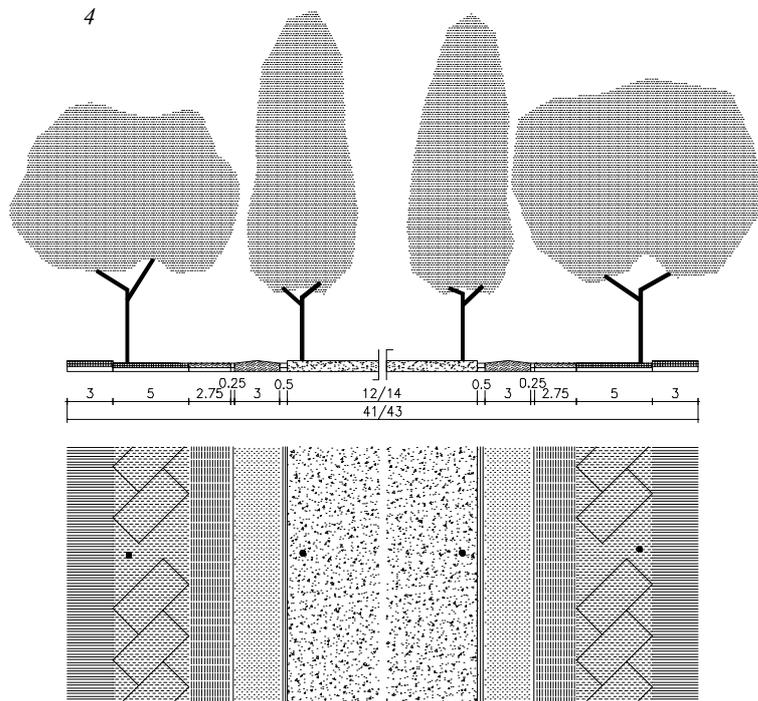
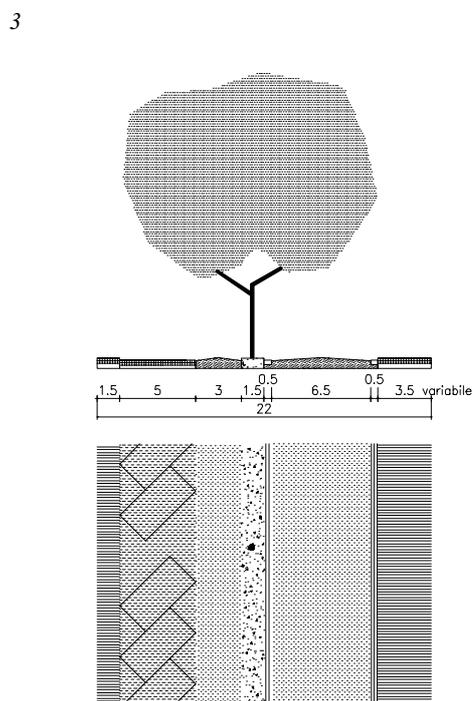
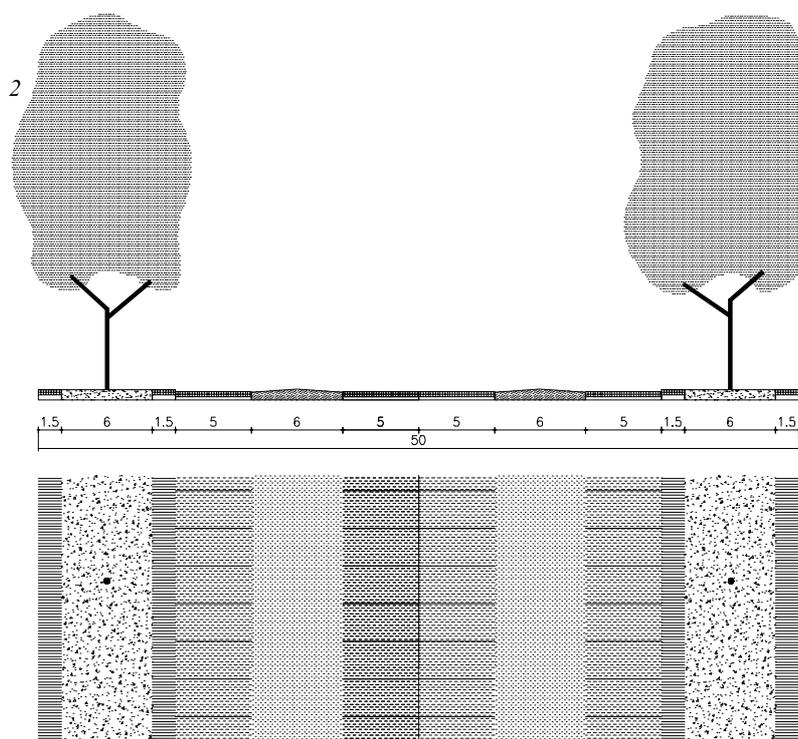
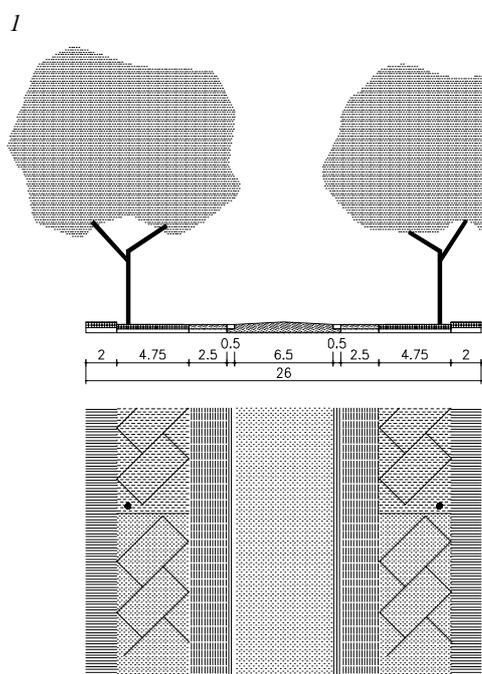
2



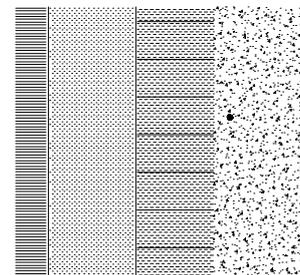
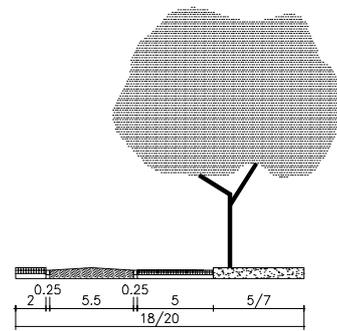
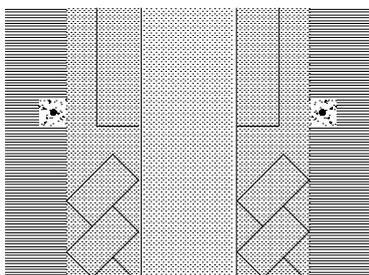
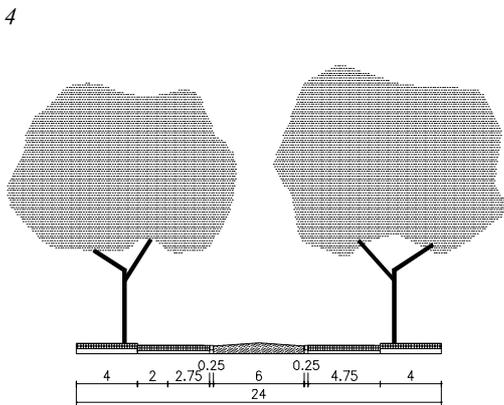
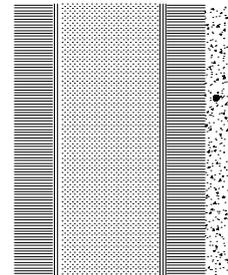
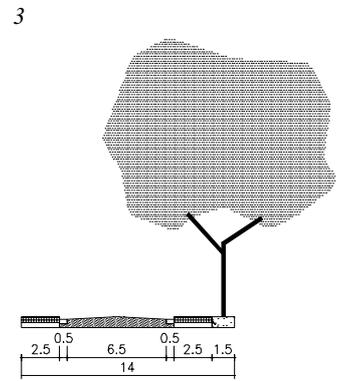
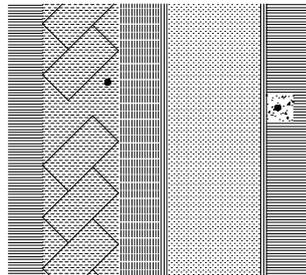
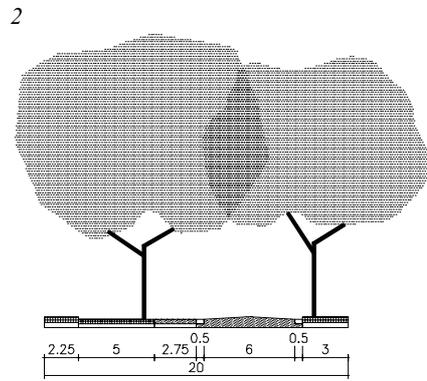
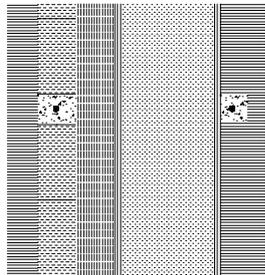
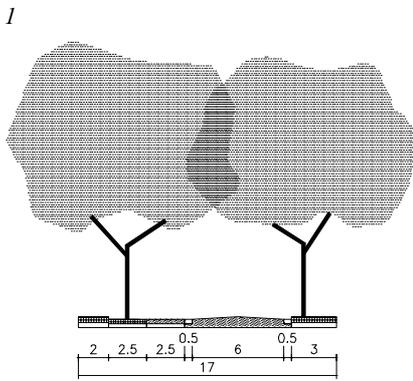
3



1. *tav. 58 sez. S6*
strada interna Macrolotto 2
2. *tav. 58 sez. S8*
parccheggio scambiatore
3. *tav. 58 sez. S7*
via dei Confini
4. *tav. 60 sez. S1*
via Meucci



1. *tav. 63 sez. S1
nuova via della gora Bandita*
2. *tav. 63 sez. S2
nuova via della gora Bandita*
3. *tav. 63 sez. S3
nuova strada Paperino*
4. *tav. B sez. S1
viale Piave (centro antico)*
5. *tav. A sez. S1
via di Gherardo (c. antico)*



Obiettivo: riduzione della velocità ed aumento dell'attenzione del conducente



Spostamento orizzontale: riduzione significativa della velocità a 30-40 Km/h, con spostamenti della carreggiata almeno ogni 50 m.



Rialzamenti della carreggiata: misura molto efficace, la velocità è ridotta a 15-20 Km/h se il rialzamento della carreggiata si ripete ogni 50 m.



Marciapiedi continui: obbligano gli automobilisti a rallentare prima di girare e danno la priorità ai pedoni



Cambiamenti nella pavimentazione: i cambiamenti nelle superfici e il lieve disagio provocato inducono a una riduzione della velocità ed aumentano l'attenzione del conducente; importante mezzo di sistemazione; ai lati vanno lasciati passaggi in piano per i ciclisti



Via residenziale: permette una riduzione rilevante della velocità a circa 20 Km/h



Porta: tale dispositivo permette di rallentare la circolazione all'ingresso di una strada o di una località; oltre la porta sono necessarie altre misure per mantenere una riduzione della velocità



Segnali stradali: solo una minoranza degli automobilisti rispetta i limiti di velocità imposti unicamente dalla segnaletica; tale misura è pertanto insufficiente se isolata

Obiettivo: riduzione della quantità di traffico



Accesso limitato: circolazione vietata ai veicoli a motore eccetto per i residenti; tale misura è possibile solo su brevi tratti di strada



Interruzioni: elimina il traffico strisciante, ma in numerosi casi si è rilevata difficile da sostenere



Strada a cul de sac: misura efficace per eliminare il traffico estraneo di transito



Costruzione di una rete principale di traffico: una rete di strade principali ben sistemata 'aspira' il traffico fuori delle zone abitate, a condizione però che le strade di quartiere siano poco propizie alla circolazione



Via residenziale: contribuisce anch'essa a diminuire il flusso di traffico

Obiettivo: integrazione della strada nell'habitat



Sistemazioni della strada a scala ridotta: le misure descritte non devono essere applicate in modo "pesante", ma devono integrarsi armoniosamente nel quartiere; ciò è importante perché le sistemazioni non siano percepite come delle sopraffazioni dagli automobilisti

Obiettivo: ridurre il rumore e l'inquinamento atmosferico



Piantumazioni: l'inserimento del verde e degli alberi attenua gli effetti nocivi delle emissioni gassose e dei rumori

4. Sedi stradali non comprese nel Sistema della Mobilità e soluzioni funzionali ricorrenti

Il repertorio delle sedi stradali, qui rappresentate in forma di abaco, anche se non appartenenti al sistema della mobilità, lo completano indicando gli elementi costitutivi, la classificazione, i requisiti prestazionali e le caratteristiche geometriche e funzionali rilevanti che riguardano le strade locali extraurbane non comprese in altri tipi, le strade locali urbane comprese nei diversi sistemi e sottoposte a modifiche e riduzione dei limiti di velocità e ad alcune particolari soluzioni funzionali derivanti dalla compresenza del tracciato tranviario o dalla volontà di soddisfare forti esigenze di sosta. La guida termina con una serie di soluzioni funzionali ricorrenti, non esaustive e tantomeno da adottare ad ogni intervento, con lo scopo di suggerire agli operatori degli esempi ispirati a criteri progettuali aggiornati alle recenti esperienze internazionali. In ogni caso queste esemplificazioni dovranno essere attuate in relazione alla specificità di ogni progetto esecutivo.

	corsia di circolazione
	cordolo di protezione e spartitraffico
	banchina
	fascia pavimentata
	marciapiede e area pavimentata
	fascia di sosta
	corsia di manovra, di servizio e banda polivalente
	fascia verde
	alberatura

4.1.1 Strada extraurbana non appartenente ad altri tipi

Funzione:
strada di collegamento

Riferimento alla classificazione della legislazione vigente:
strada locale extraurbana

Caratteristiche tecniche

- sezione geometrica: strada ad unica carreggiata opportunamente sistemata con eventuali banchine laterali
- intersezioni: con incroci a raso, o rotonde e mini rotonde
- accessi alle proprietà laterali: consentiti

Modalità di circolazione

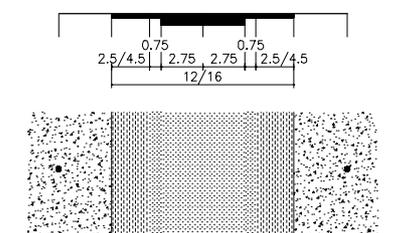
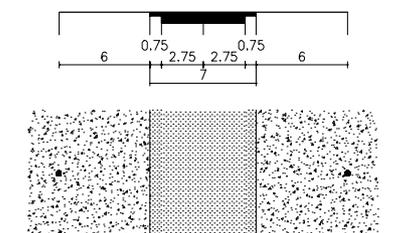
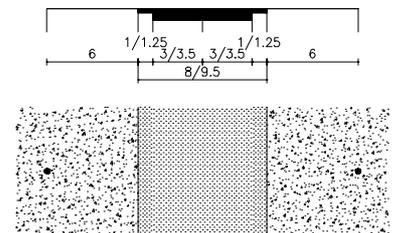
- classi di traffico ammesse: tutte le categorie di veicoli
- velocità max. consentita: 70 km./h. con carreggiata di 9,50 ml
50 km./h. con carreggiata di 8,00 ml
40 km./h. con carreggiata di 7,00 ml

Aree di servizio e sosta dei veicoli

- soluzioni consentite: fasce laterali, comprese sulla carreggiata, ma chiaramente distinte dalla corsia di circolazione

Fasce di rispetto dal confine stradale

- canali, fossi o escavazioni: non inferiori alla profondità dei canali e in ogni caso non inferiori a 3 m.
- nuove costruzioni: non inferiori a 20 m. (se strade vicinali 10 m.); nelle zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici non sono stabilite distanze minime
- muri di cinta: non inferiori a 3 m.; nelle zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici non sono stabilite distanze minime
- alberi: non inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 m.
- siepi fino ad 1 m.: non inferiori ad 1 m.; anche per recinzioni non superiori ad 1 m. se infisse su cordoli emergenti non oltre 30 cm.
- piantagioni oltre 1 m.: non inferiori a 3 m.; anche per recinzioni superiori ad 1 m o inferiori se infisse su cordoli oltre 30 cm.



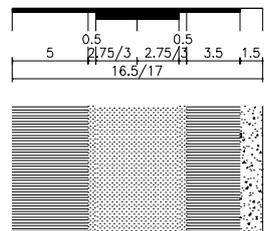
4.1.2 Strada urbana appartenente ai diversi sistemi

Funzione:

strada di servizio ai sistemi con offerta di prestazioni adeguate

Riferimento alla classificazione della legislazione vigente:

strada locale urbana



Caratteristiche tecniche

- sezione geometrica: strada ad unica carreggiata opportunamente sistemata con accorgimenti ispirati al principio della sicurezza stradale, di una razionale gestione della mobilità, della qualità urbana, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico; banchine pavimentate e marciapiedi o bande polivalenti, anche a livello della carreggiata nelle aree prevalentemente residenziali

- intersezioni: con incroci a raso; nelle strade prevalentemente residenziali anche rialzati e mini-rotonde
- accessi alle proprietà laterali: consentiti

Modalità di circolazione

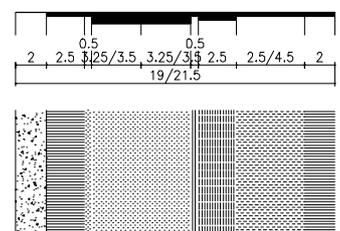
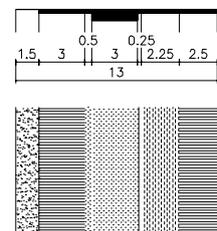
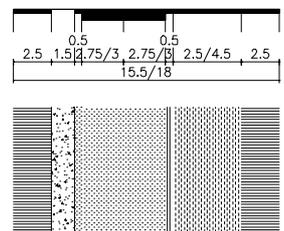
- classi di traffico ammesse: tutte le categorie di veicoli ad esclusione dei mezzi del servizio di trasporto pubblico
- velocità max. consentita: 40 km./h.

Aree di servizio e sosta dei veicoli

- soluzioni consentite: tutte le soluzioni, anche se non dotate di corsia di manovra, in numero sufficiente, con aree di carico e scarico e con distribuzione migliorata eventualmente attraverso una riduzione e modifica della carreggiata

Fasce di rispetto dal confine stradale

- nuove costruzioni: non sono stabilite distanze minime dal confine stradale e comunque si rimanda al D.M. 1444 relativamente alle distanze tra fabbricati nel caso di interclusione di sede stradale con traffico veicolare



	corsia di circolazione
	cordolo di protezione e spartitraffico
	banchina
	fascia pavimentata marciapiede e area pavimentata
	fascia di sosta corsia di manovra, di servizio e banda polivalente
	fascia verde
	alberatura

4.1.3 Strada residenziale a 30

Funzione:

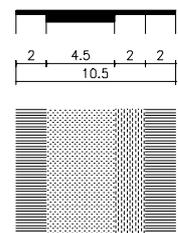
strada a traffico pedonale privilegiato

Riferimento legislazione vigente:

zona residenziale delimitata da segnali di inizio e di fine

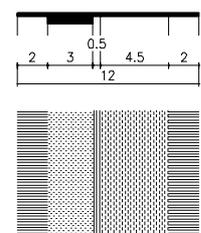
Caratteristiche tecniche

- sezione geometrica: strada ad unica carreggiata opportunamente recuperata e sistemata con accorgimenti che impediscano percorsi veicolari in linea retta superiori a 50 m., che eliminino i cordoli alti, barriere e segnaletica orizzontale, che riducano in modo generalizzato la larghezza della carreggiata, che diano riconoscibilità alle entrate e alle uscite attraverso la segnaletica, un cambiamento di pavimentazione o di livello, che articolino lo spazio con alberi, arbusti e fiori in modo da creare vere e proprie zone di soggiorno all'aperto; banchine pavimentate e marciapiedi o bande polivalenti, anche a livello della carreggiata
- intersezioni: con incroci a raso, anche rialzati o mini rotonde e sistemati con attenzione in modo da farli diventare delle piazzette di quartiere
- accessi alle proprietà laterali: consentiti



Modalità di circolazione

- classi di traffico ammesse: la presenza dei veicoli è sempre ammessa ma con l'imposizione della bassa velocità che permette la coesistenza pacifica tra persone ed auto e la precedenza generalizzata al pedone che possono essere ottenuti attraverso modifiche della sezione o dell'andamento della carreggiata, privilegiando il traffico pedonale con percorsi continui e protetti oppure attraverso l'uso ripetuto di rallentatori artificiali
- velocità max. consentita: 30 km./h.



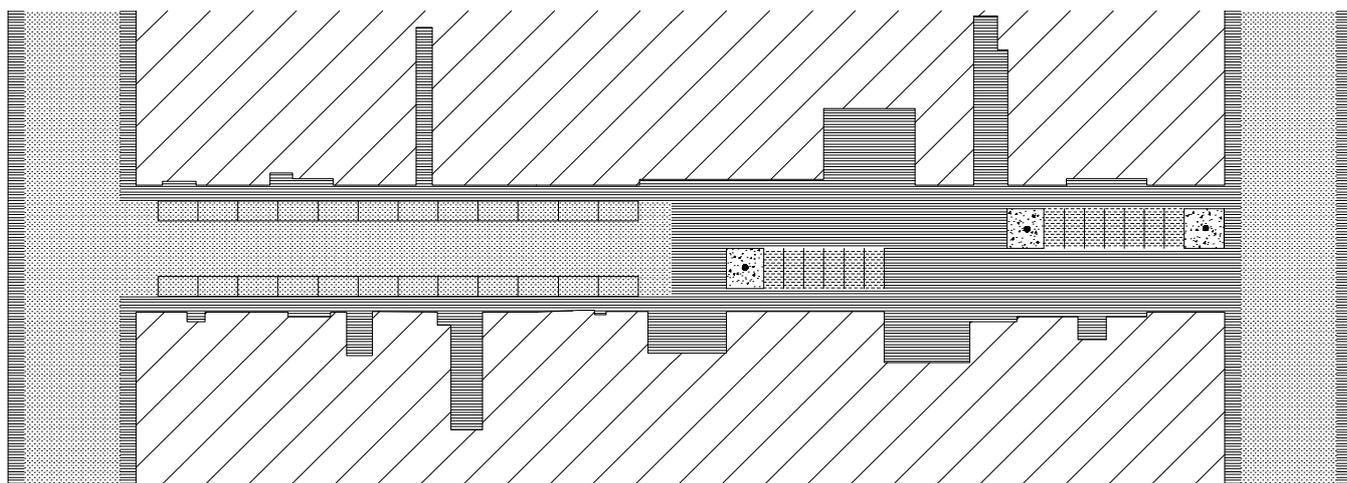
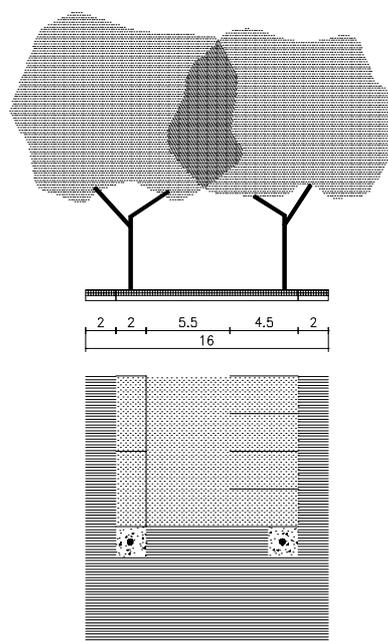
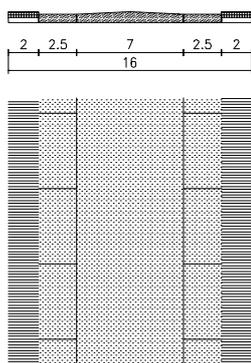
Aree di servizio e sosta dei veicoli

- soluzioni consentite: tutte le soluzioni, in numero sufficiente, con aree di carico e scarico e con distribuzione migliorata eventualmente attraverso una riduzione e modifica della carreggiata

Fasce di rispetto dal confine stradale

- nuove costruzioni: non sono stabilite distanze minime dal confine stradale e comunque si rimanda al D.M. 1444 relativamente alle distanze tra fabbricati nel caso di interclusione di sede stradale con traffico veicolare

Trasformazione di una tipica strada di 16 ml in una via residenziale a 30 Km/h., con riduzione e modifica della carreggiata, maggiore spazio per la sosta, eliminazione delle barriere alla marcia del pedone e la realizzazione di spazi per il soggiorno, il gioco e il verde.



sezione tipo

	corsia di circolazione
	cordolo di protezione e spartitraffico
	banchina
	fascia pavimentata marciapiede e area pavimentata
	fascia di sosta corsia di manovra, di servizio e banda polivalente
	fascia verde
	alberatura

4.1.4 Strada parcheggio

Funzione:

strada urbana di servizio alle esigenze della sosta veicolare

Riferimento legislazione vigente:

fascia di sosta laterale e relativa corsia di manovra

Caratteristiche tecniche

- sezione geometrica: strada ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia, a servizio diretto degli edifici, con spazi adeguati per la fila degli stalli di sosta e relativa corsia di manovra e per gli spostamenti pedonali
- intersezioni: con incroci a raso o rotonde
- accessi alle proprietà laterali: consentiti

Modalità di circolazione

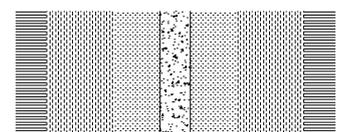
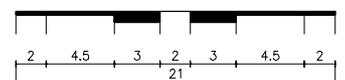
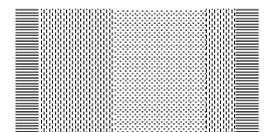
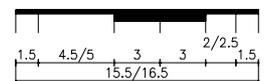
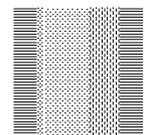
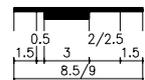
- classi di traffico ammesse: tutte le categorie di veicoli ma con l'imposizione della bassa velocità ottenuta attraverso modifiche della sezione o dell'andamento della carreggiata, oppure attraverso l'uso ripetuto di rallentatori artificiali
- velocità max. consentita: 30 km./h.

Aree di servizio e sosta dei veicoli

- soluzioni consentite: fasce di sosta laterali, adiacenti alla carreggiata, chiaramente distinte e separate dalla corsia di circolazione, con relativa corsia di manovra

Fasce di rispetto dal confine stradale

- nuove costruzioni: non sono stabilite distanze minime dal confine stradale e comunque si rimanda al D.M. 1444 relativamente alle distanze tra fabbricati nel caso di interclusione di sede stradale con traffico veicolare



1. sezione tipo: tracciato tranviario in sede propria al centro della carreggiata

2. attraversamento pedonale in prossimità di banchina di fermata tranviaria

4.1.5 Strada con presenza di tracciato tranviario

Funzione:

strada urbana destinata alla circolazione dei pedoni e dei veicoli su gomma e su rotaia

Riferimento legislazione vigente:

veicoli su rotaia in sede promiscua

Caratteristiche tecniche

- sezione geometrica strada ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia o una o due corsie a senso unico e tracciato tranviario in sede promiscua o in sede propria in posizione laterale esterna alle corsie di circolazione, oppure strada a due carreggiate con una corsia per senso di marcia e tracciato tranviario in sede propria in posizione centrale;
- banchine pavimentate e marciapiedi o bande polivalenti
- intersezioni: con incroci a raso e semaforizzati
- accessi alle proprietà laterali: consentiti

Modalità di circolazione

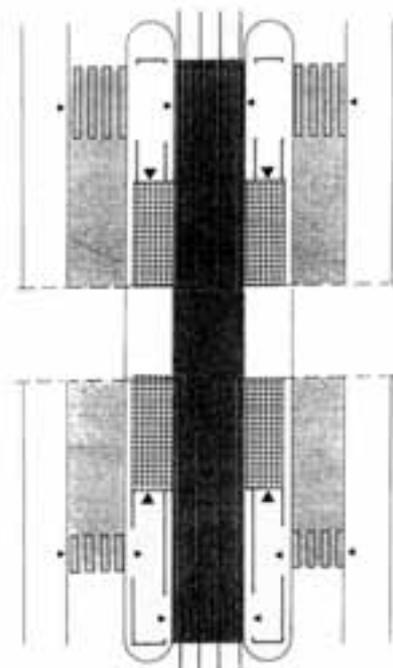
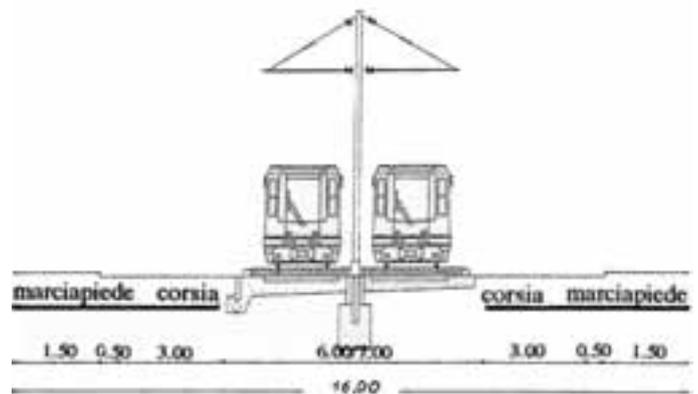
- classi di traffico ammesse: tutte le categorie di veicoli ma con precedenza per il mezzo tranviario
- velocità max. consentita: 50 km./h.

Aree di servizio e sosta dei veicoli

- soluzioni consentite: fasce di sosta laterali, adiacenti alla carreggiata, chiaramente distinte e separate dalla corsia di circolazione, con relativa corsia di manovra e comunque senza interferenza con la sede tranviaria.

Fasce di rispetto dal confine stradale

- nuove costruzioni: non sono stabilite distanze minime dal confine stradale e comunque si rimanda al D.M. 1444 relativamente alle distanze tra fabbricati nel caso di interclusione di sede stradale con traffico veicolare



1. ondulazioni della pavimentazione a profilo concavo o convesso e rallentatore ottico.
2. dimensionamento dei rallentatori con dossi artificiali come previsto dal regolamento del codice della strada.

4.2.1 Soluzione funzionale ricorrente: rallentatori di velocità

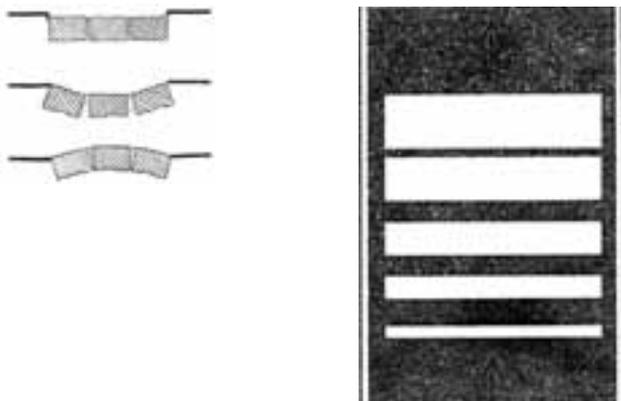
Sono dispositivi da applicare trasversalmente alla carreggiata stradale al fine di indurre i conducenti ad oltrepassarli a velocità ridotta.

Possono essere di tre tipi:

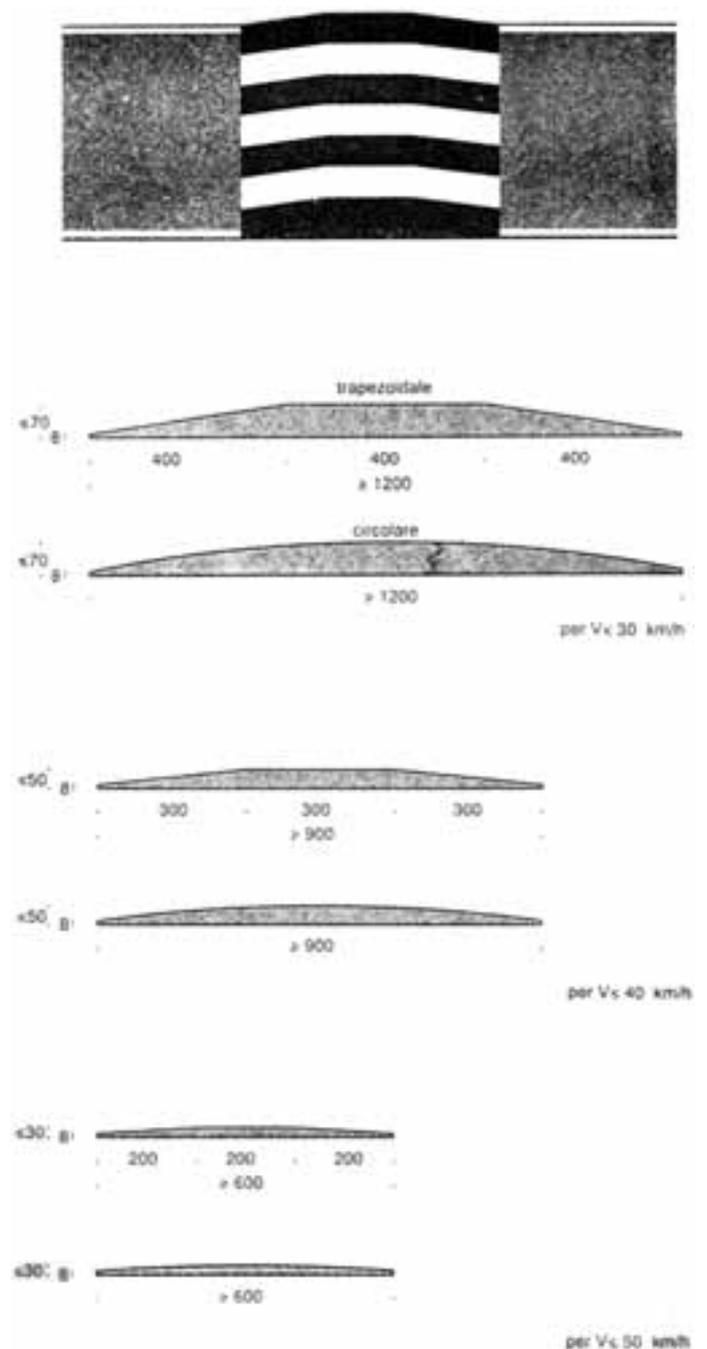
- bande trasversali ad effetto ottico, costituite da fasce progressive di colore bianco e spessore crescente nel senso di marcia;
- bande acustiche realizzate mediante irruvidimento della pavimentazione stradale con scarificazione e incisione o con l'applicazione in aderenza di materiale in rilievo;
- dossi artificiali, costituiti da elementi in rilievo prefabbricati appoggiati o incastrati nella pavimentazione ed opportunamente raccordati al piano stradale dalle due parti, o da ondulazioni della pavimentazione con superficie antisdrucchiolevole.

Sono preferibili gli elementi sporgenti (convessi) a quelli depressi (concavi) ricavati entro il piano stradale, in quanto questi ultimi sono meno visibili, possono colmarsi e quindi sparire.

1



2



4.2.2 Soluzione funzionale ricorrente: Intersezione

Criteri generali

Per assicurare la funzionalità della rete sono ammesse, per ogni tipo di strada, intersezioni viarie esclusivamente tra strade dello stesso tipo o di tipo immediatamente precedente o seguente (con riferimento ai tipi generali di strade, di cui al paragrafo 3.1.1 delle direttive).

Per la progettazione di intersezioni urbane, extraurbane e semaforizzate si rimanda rispettivamente alle Norme CNR n° 90/1983, n° 78/1980 e n° 150/1992.

Soluzioni preferenziali per le rotonde

Nelle intersezioni tra strade della rete principale (M1 - M2) devono essere previste grandi rotonde.

Nelle intersezioni tra strade della rete secondaria (M3 - M4) devono essere previste rotonde compatte (anche con isola centrale semi-sormontabile) e con spartitraffico ai rami di accesso e uscita.

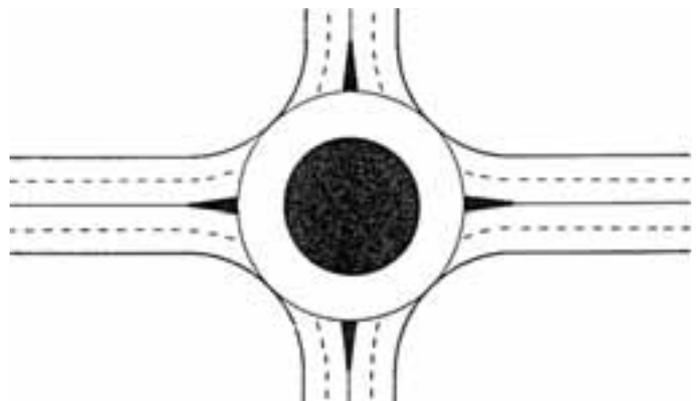
Nelle intersezioni tra strade della rete secondaria (M5) devono essere previste preferibilmente mini-rotonde a una corsie con isola centrale semi-sormontabile o sormontabile.

Le isole centrali semi-sormontabili e sormontabili, o semplicemente il cordolo esterno carrozzabile, devono essere chiaramente distinti dall'anello di scorrimento attraverso un diverso materiale della pavimentazione o per diversa trama e colorazione.

Nel caso in cui la sezione stradale non permetta l'allargamento necessario a ricavare l'isola spartitraffico, l'attraversamento pedonale deve essere comunque evidenziato attraverso apposita segnaletica orizzontale o attraverso variazioni della pavimentazione.

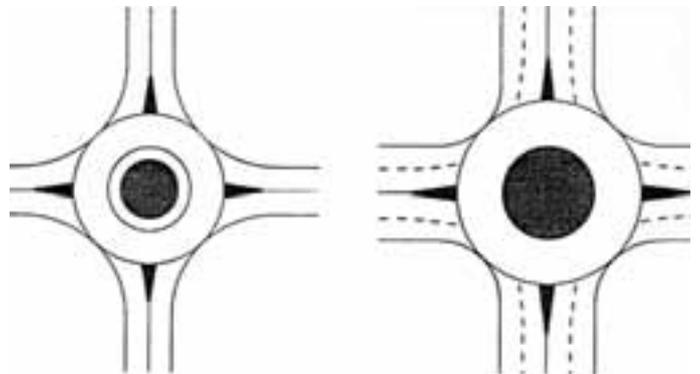
grande rotonda

diametro minimo interno:	40 m.
diametro massimo esterno:	100 m.
numero corsie ammesse:	2 e 4
larghezza singola corsia:	da 3.25 a 3.75 m.
attraversamenti pedonali:	a livelli sfalsati



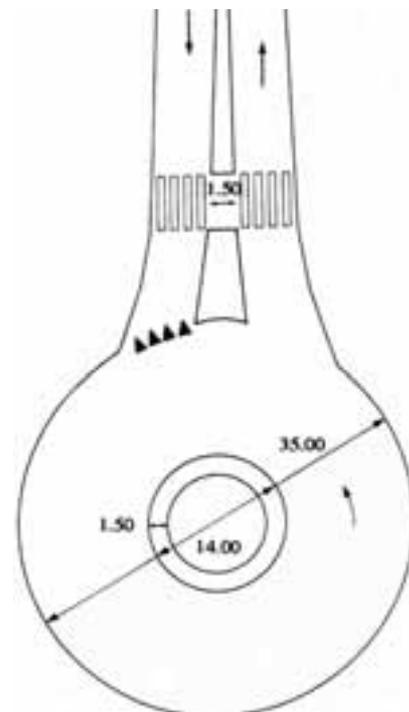
rotonda compatta

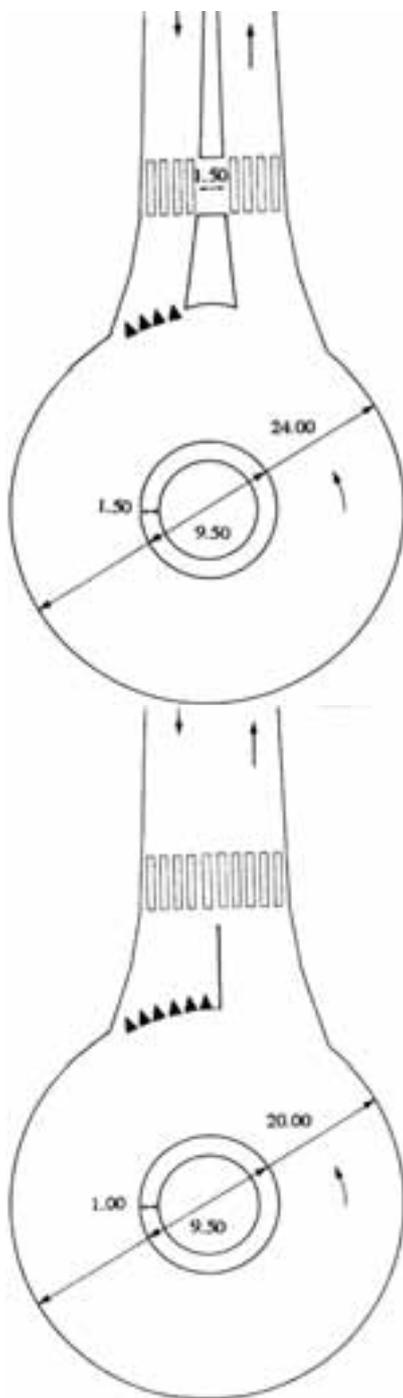
diametro minimo interno: 15 m.
diametro massimo esterno: 40 m.
numero corsie ammesse: 2
larghezza complessiva corsie: 7,00+1,50 m.
attraversamenti pedonali: a raso con isole spartitraffico
in carreggiata su tutti i bracci



rotonda compatta con isola centrale semi sormontabile

diametro minimo interno: 14 m.
diametro massimo esterno: 35 m.
numero corsie ammesse: 2
larghezza complessiva corsie: 7,00+1,50 m.
attraversamenti pedonali: a raso con isole spartitraffico
in carreggiata su tutti i bracci





mini-rotonda (a due corsie) con isola centrale semi sormontabile

diametro minimo interno: 9,50 m.
 diametro massimo esterno: 24 m.
 numero corsie ammesse: 1 e 2
 larghezza complessiva corsie: 7,00+1,50 m.
 attraversamenti pedonali: a raso con isole spartitraffico
 in carreggiata su tutti i bracci

mini-rotatorie (a una corsia) con isola centrale sormontabile

diametro minimo interno: 9,50 m.
 diametro massimo esterno: 20 m.
 numero corsie ammesse: 1
 larghezza complessiva corsia: 3,50+1,00 m.
 attraversamenti pedonali: a raso

4.2.3 Soluzione funzionale ricorrente: Attraversamenti pedonali

Criteri generali

L'altezza dei marciapiedi non deve essere, in ogni caso, superiore a 15 cm. rispetto al piano stradale,

In generale vedere quanto previsto dalle specifiche Norme CNR n° 150/1992.

Provvedimenti per garantire una buona visibilità ai pedoni in attraversamento

Per garantire un'effettiva sicurezza dei pedoni è essenziale consentire agli utenti della strada di vedersi reciprocamente. Introducendo un avanzamento del marciapiede in prossimità dell'attraversamento pedonale si garantisce la visibilità totale, la riduzione dell'attraversamento pedonale, la realizzazione di eventuale rampa per disabili, e la corretta disposizione degli stalli di parcheggio.

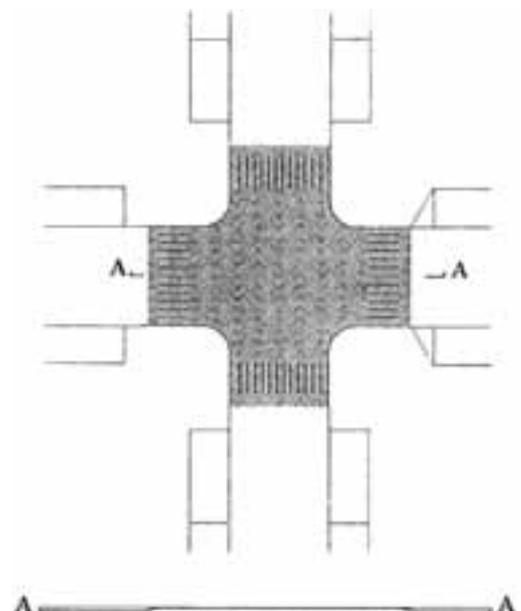
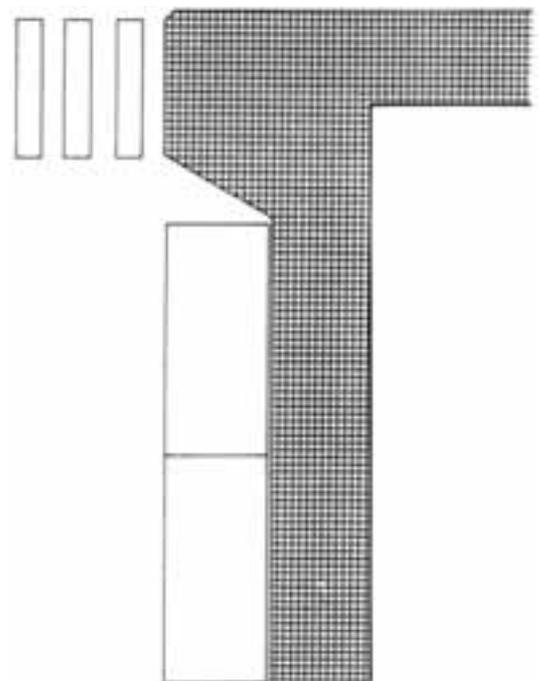
Incroci con quota della carreggiata coincidente con quella del marciapiede, visibilità migliorata e riduzione della velocità angolare

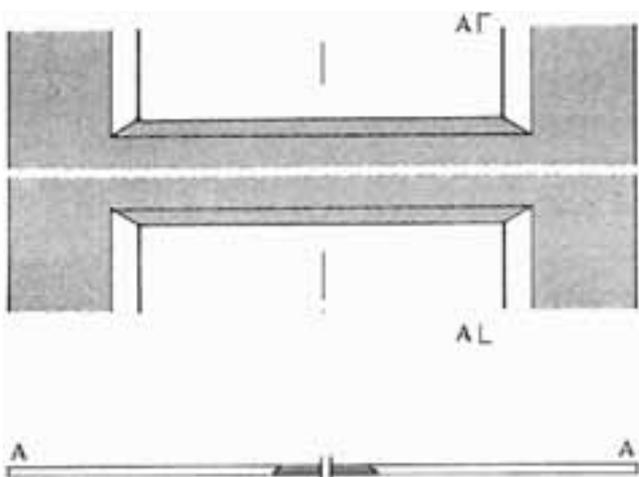
L'applicazione di tale dispositivo consente un'adeguata riduzione di velocità degli autoveicoli e permette contemporaneamente la massima accessibilità all'utenza debole.

Il dislivello deve essere compreso tra un minimo di 10 cm. e un massimo di 15 cm.

e rampe di raccordo con pendenza compresa tra il 5 e il 15%.

La riconoscibilità del dispositivo deve essere assicurata attraverso l'uso di segnaletica orizzontale e verticale, attraverso la differenziazione della pavimentazione della sede stradale e il posizionamento di paletti ai bordi delle curve per delimitare la carreggiata.



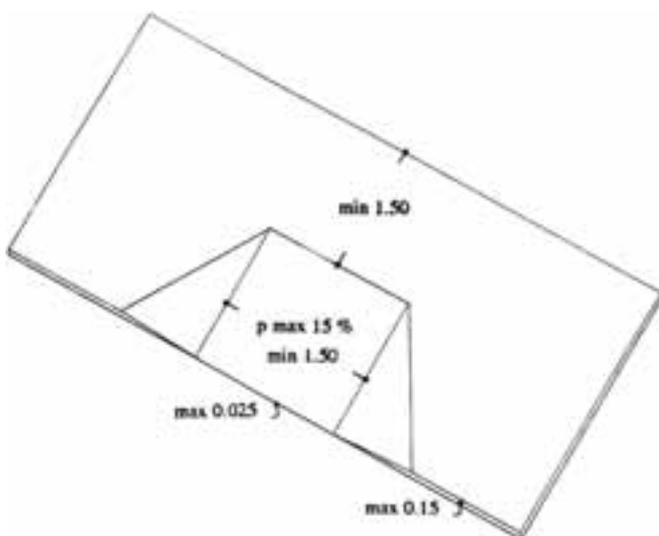


Attraversamento pedonale con quota coincidente con quella del marciapiede lungo la carreggiata

L'obiettivo è facilitare l'attraversamento del pedone eliminando le barriere architettoniche e obbligando i veicoli a transitare a bassa velocità.

Il dimensionamento della piattaforma rialzata deve essere fatto in funzione della domanda e del tipo di attraversamento: se concentrato o diffuso.

Per garantire una continuità del percorso pedonale, è opportuno utilizzare materiali di forma e colore uguali a quelli del marciapiede.



Soluzioni preferenziali per l'abbattimento delle barriere architettoniche

Nella realizzazione di attraversamenti pedonali, l'accessibilità a persone con ridotte capacità motorie deve inderogabilmente essere garantita raccordando il dislivello tra il piano stradale e il marciapiede con rampa o piano inclinato.

La realizzazione deve essere tale da consentire la continuità tra piano orizzontale stradale e il piano inclinato della rampa di collegamento con il marciapiede e in ogni caso la soglia non può superare 1 cm. di altezza.

Nel caso di attraversamenti pedonali semaforici, l'impianto deve sempre essere dotato di idoneo segnalamento acustico per non vedenti. In particolare, vedere le Norme CNR 150/92, il DPR 384/78 e la Circolare del Ministero per le Aree Urbane n° 432 del 31.3.93 per la realizzazione di piste continue per portatori di handicap.

4.2.4 Soluzione funzionale ricorrente: Passi carrai

Criteri generali

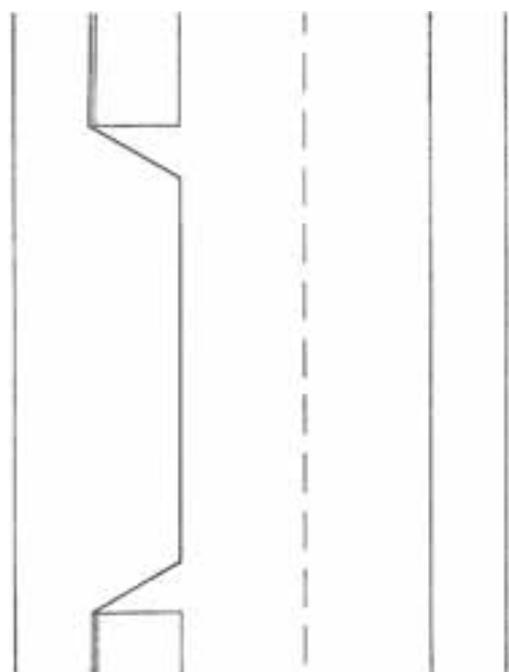
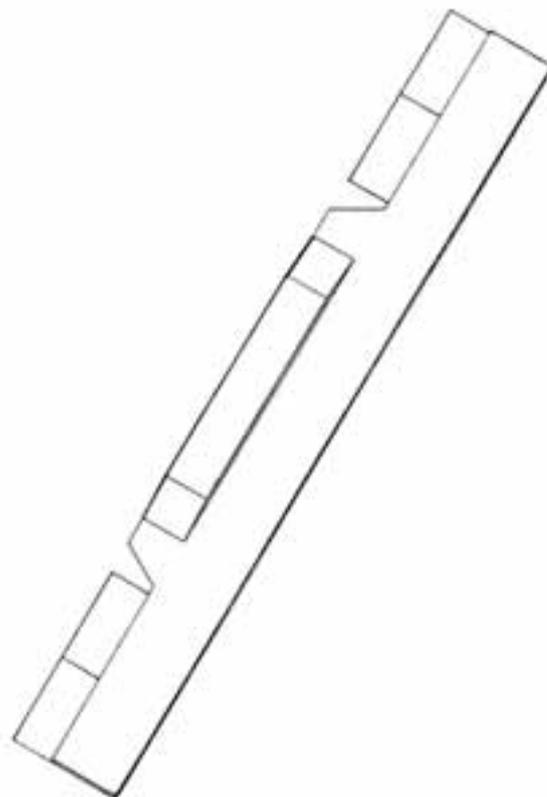
Si considerano passi carrai gli accessi di tipo diretto aventi sbocco esclusivamente su strade locali. Essi pertanto non sono consentiti sulle altre tipologie stradali se non attraverso carreggiate di servizio o ingressi coordinati.

In generale, vedere quanto stabilito dalle Norme CNR 150/92.

Soluzione preferenziale per migliorare l'accessibilità ai mezzi di trasporto pubblico

Conformemente con le caratteristiche tecniche del parco autoveicoli delle società concessionarie del servizio di trasporto pubblico, in corrispondenza delle fermate dei veicoli di trasporto pubblico urbano (tram, autobus) è consigliabile rialzare la piattaforma di sosta pedonale rispetto al marciapiede per diminuire il dislivello col piano di utilizzazione del veicolo. Per garantire una maggiore accessibilità ai mezzi pubblici e una buona visibilità all'utenza si consiglia di inserire le piattaforme di attesa nella sede stradale ad interruzione delle fasce laterali di sosta.

In generale vedere quanto stabilito dalle Norme CNR 60/78.



4.2.5 Soluzione funzionale ricorrente: Spazio di sosta e parcheggio

Criteri generali

Nei tipi di strade che lo richiedono, devono essere previste apposite corsie specializzate di manovra o di canalizzazione per l'ingresso e l'uscita alle aree di sosta

Gli accessi alle aree di sosta, esterne alla carreggiata, lungo le strade di scorrimento devono avvenire adottando intersezioni a raso con innesti nello stesso senso di marcia o con rotonde, evitando intersezioni a raso semaforizzate.

L'ingresso con svolta a sinistra, quando necessario, deve essere previsto dalla carreggiata solo attraverso apposita corsia di canalizzazione centrale opportunamente protetta dalle altre corsie veicolari.

Nei parcheggi aventi capienza superiore a 100 autoveicoli sia a raso che interrati o sopraelevati deve essere prevista la separazione delle entrate e delle uscite rispetto la sede stradale.

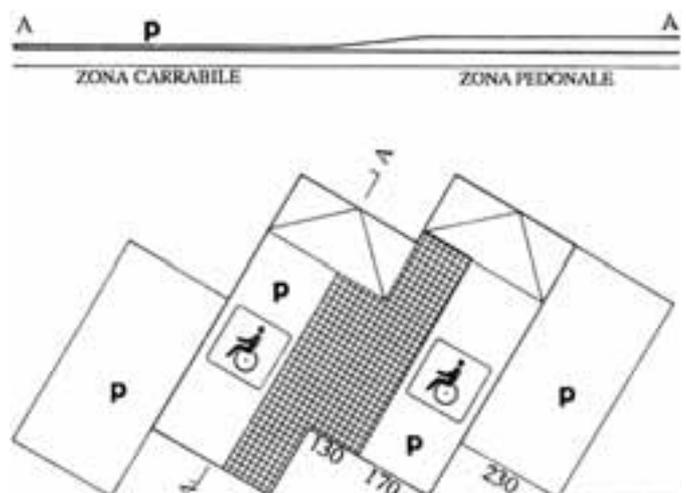
Tra gli elaborati di progetto per centri commerciali o supermercati aventi superficie di vendita superiore a 5.000 mq. o parcheggi con capienza di posti auto superiori a 300 unità deve essere previsto uno studio specifico di verifica relativo alle capacità di smaltimento delle intersezioni, direttamente interessate dai flussi veicolari afferenti, nell'ora di massima punta.

In generale, vedere quanto stabilito dalle Norme CNR 60/78.

Soluzione preferenziale per spazi di sosta per disabili

Gli spazi di sosta devono essere preferibilmente a disposizione ortogonale o con inclinazione di 30° rispetto alla carreggiata, con affiancamento di 2 stalli per disabili e adeguato spazio interno per la discesa. Lo stallone singolo deve essere largo almeno 3 m.

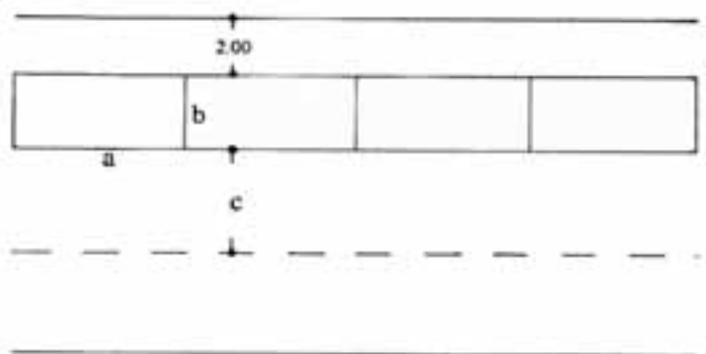
Devono essere evitati stalli per disabili a disposizione longitudinale nei quali, per la discesa dal mezzo, si deve impegnare la corsia di circolazione della carreggiata con evidente rischio per la sicurezza dell'utente.



Spazi di sosta: caratteristiche dimensionali

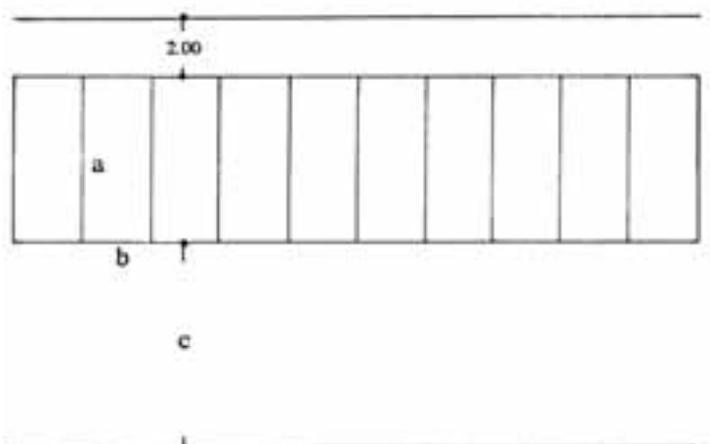
parcheggio longitudinale alla carreggiata (in linea)

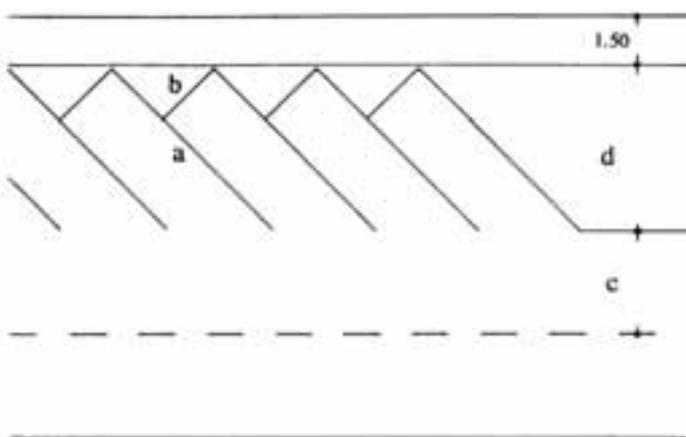
- a - lunghezza stallo: 5 m.
- b - larghezza stallo: 2 m.
- c - larghezza corsia di manovra: 3 m.



parcheggio perpendicolare alla carreggiata (a pettine)

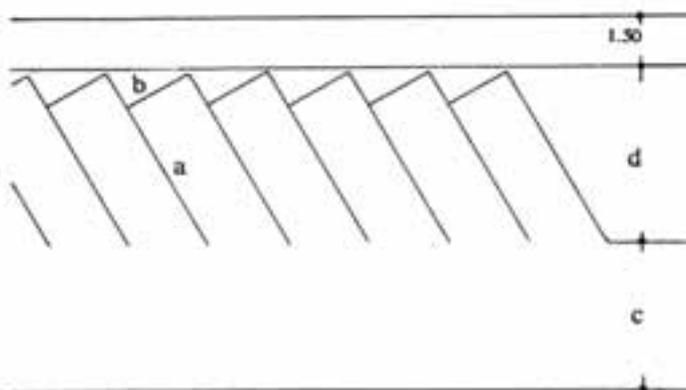
- a - lunghezza stallo: 5 m.
- per
- b - larghezza stallo: 2.00 m.
- 2.20 m.
- 2.30 m.
- 2.40 m.
- rispettivamente
- c - larghezza corsia di manovra: 6.00 m.
- 5.30 m.
- 4.80 m.
- 4.30 m.
- r - raggio di curvatura: 6.00 m.





parcheggio inclinato a 45° rispetto alla carreggiata (a lisca di pesce)

a - lunghezza stallo:	4.50 m.
per	
b - larghezza stallo:	2.20 m.
	2.30 m.
	2.40 m.
rispettivamente	
c - larghezza corsia di manovra:	3.00 m.
	2.75 m.
	2.50 m.
d - ingombro proiezione stallo:	4.80 m.
r - raggio di curvatura:	6.00 m.



parcheggio inclinato a 60° rispetto alla carreggiata (a lisca di pesce)

a - lunghezza stallo	4.50 m.
per	
b - larghezza stallo:	2.20 m.
	2.30 m.
	2.40 m.
ripettivamente	
c - larghezza corsia di manovra:	4.50 m.
	4.15 m.
	3.80 m.
d - ingombro proiezione stallo:	5.00 m.
r - raggio di curvatura:	6.00 m.