

Comune di Paderno Dugnano
(Provincia di Milano)

Comune di PADERNO DUGNANO

19 SET 2003

PROT. N° 60 Cl. I. Fasc. 43278



PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Allegato VII – regolamento viario

versione modificata a seguito delle osservazioni e controdeduzioni

settembre 2003



Polinomia srl
via G.Cantoni, 4
20144 MILANO

Allegato 2 alla delibera n. 78 del 20 SET 2003

Il Presidente Il Segretario Gen.

- INDICE -

Premessa.....	2
Art.1 Classificazione delle strade.....	3
Art.2 Zone residenziali a traffico moderato.....	3
Art.3 Caratteristiche geometrico-funzionali delle strade.....	3
Art.4 Fasce di rispetto stradale.....	4
Art.5 Funzioni ammissibili.....	4
Art.6 Passi carrabili.....	5
Art.7 Accessi laterali di insediamenti ad alta affluenza di utenti.....	5
Art.8 Limiti di velocità.....	6
Art.9 Dispositivi di moderazione del traffico.....	6
Art.10 Mobilità pedonale.....	7
Art.11 Circolazione delle biciclette.....	7
Art.12 Disciplina della sosta.....	8
Art.13 Trasporto pubblico di linea.....	8
Art.14 Occupazioni permanenti di suolo pubblico.....	8
Art.15 Occupazioni temporanee di suolo pubblico.....	9
Art.16 Raccolta dei rifiuti solidi urbani.....	9
Art.17 Lavori di manutenzione stradale.....	9

Premessa

Il regolamento viario, che è stato elaborato in attesa delle specifiche direttive ministeriali, determina le caratteristiche geometriche e di traffico, nonché la disciplina d'uso dei diversi tipi di strade. Esso rappresenta quindi lo strumento che rende operativa la classificazione funzionale, nel senso che definisce gli standard di riferimento ai quali devono tendere gli interventi di modificazione della rete stradale (sia permanenti che temporanei), le componenti di traffico ammesse ed il loro comportamento, la tipologia delle misure che possono essere adottate.

Il presente regolamento include specificazioni relative a tutte le categorie di strade urbane, anche nell'eventualità che una di tali categorie non sia presente all'interno della rete viaria comunale. In tal caso il riferimento si intende esclusivamente per memoria.

La definizione delle caratteristiche dei diversi tipi di strade è qui indicata per ciò che concerne gli aspetti di competenza comunale, integrativi delle norme contenute nel nuovo Codice della Strada (D.lgs. 30 aprile 1992, n.285), nel relativo Regolamento di attuazione (D.P.R. 16 dicembre 1992, n.495), nel Regolamento per la costruzione delle strade (D.M. infrastrutture e trasporti 5 novembre 2001), e nel Regolamento per la progettazione delle piste ciclabili (D.M. lavori pubblici 30 novembre 1999), ai quali si rimanda espressamente.

Gli standard geometrici previsti dal regolamento sono da considerarsi cogenti per le strade di nuova realizzazione e come obiettivo da raggiungere per le strade esistenti. In casi puntuali, caratterizzati da vincoli prevalenti (quali la presenza di edifici storici o di aree sottoposte a tutela ambientale), è possibile prevedere deroghe motivate. In ogni caso, le indicazioni riportate nel regolamento sono da sottoporre sempre al vaglio della verifica di fattibilità e di opportunità applicato a ciascun singolo caso, e non sostituiscono pertanto il giudizio tecnico e la responsabilità del progettista.

A tale proposito, risultano comunque opportune alcune precisazioni, relative alle Norme tecniche per la progettazione delle strade e delle piste ciclabili.

Per quanto concerne le norme sulla progettazione delle strade, si evidenzia che esse non debbono essere applicate agli assi stradali inclusi nelle Zone a Traffico Moderato, e nemmeno alle strade interzonali che attraversano centri storici o zone dotate di funzioni urbane complesse (vie commerciali o simili). Tale precisazione potrà estendersi, in casi particolari, anche alle strade di quartiere, purché per brevi tratti ed a fronte di motivazioni tecniche approfondite.*

*Per quanto attiene invece le piste ciclabili, si è invece ritenuto necessario introdurre una specificazione circa l'uso obbligatorio o meno. Il vigente Codice della Strada obbliga infatti l'uso di tali piste ove esistenti, mentre è bene che tale obbligo sia subordinabile sia al contesto (riferibile alla tipologia di strada ed alla efficacia complessiva della rete ciclabile), sia al rispetto di standard realizzativi adeguati**, onde evitare il sostanziale «obbligo di violazione», e la conseguente automatica depenalizzazione dell'automobilista in caso di incidente con un ciclista.*

* Il cap.1 delle norme indica infatti che esse "... non considerano particolari categorie di strade urbane, quali ad esempio quelle collocate in zone residenziali, che necessitano di particolari arredi, quali anche i dispositivi per la limitazione delle velocità dei veicoli, né quelle locali a destinazione particolare ...".

** Si tenga in particolare presente che una gran parte dei percorsi ciclabili protetti in ambito urbano è ricavabile in situazioni di estrema scarsità di spazio, essenzialmente con la funzione di offrire una protezione minimale alle utenze più deboli (anziani e bambini), e può offrire pertanto standard di percorribilità davvero modeste.

Comune di Paderno Dugnano
(Provincia di Milano)

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Regolamento viario

Art.1. Classificazione delle strade

1. Ai fini del presente regolamento, gli assi stradali facenti parte della rete urbana sono classificati come segue:

- D) STRADA URBANA DI SCORRIMENTO
- E1) STRADA INTERQUARTIERE
- E2) STRADA DI QUARTIERE
- F1) STRADA INTERZONALE PRIMARIA
- F2) STRADA INTERZONALE SECONDARIA
- F3) STRADA INTERZONALE COMPLEMENTARE
- F4) STRADA LOCALE

2. In relazione alla classificazione di cui all'art.2 del D.Lgs.285/92, le strade interquartiere sono da intendersi incluse nella classe E (strade di quartiere), mentre le strade interzonalì sono da ritenersi incluse nella classe F (strade locali).

Art.2. Zone residenziali a traffico moderato

1. Nelle zone urbane a prevalente destinazione residenziale è ammessa la realizzazione di Zone a Traffico Moderato (ZTM).
2. Ai fini della disciplina della circolazione, tutte le strade interne alle ZTM sono da intendersi classificate, laddove non altrimenti specificato, come strade locali (cat.F4).
3. Di norma, nelle ZTM, si può assumere una disciplina basata su tre elementi:
 - limite di velocità generalizzato a 30 km/h;
 - divieto di accesso ai mezzi pesanti di peso a pieno carico superiore a 7,5t;
 - precedenza a destra in corrispondenza di tutte le intersezioni fra strade locali.

Art.3. Caratteristiche geometrico-funzionali delle strade

1. Le caratteristiche geometriche dei diversi assi stradali rispondono alle prescrizioni di seguito specificate.
 - Strade di scorrimento (cat.D): almeno 2 corsie per senso di marcia a carreggiate separate; intersezioni a livelli sfalsati, semaforizzate con canalizzazioni, od a rotatoria con diametro esterno di 40+60 m.
 - Strade interquartiere (cat.E1): almeno una corsia per senso di marcia; intersezioni a raso semaforizzate o con canalizzazioni, od a rotatoria con diametro esterno di 30+50 m.
 - Strade di quartiere (cat.E2): almeno una corsia per senso di marcia; intersezioni a raso semaforizzate od a rotatoria con diametro esterno di 24+40 m.
 - Strade interzonalì primarie (cat.F1): una corsia per senso di marcia; intersezioni a raso con diritto di precedenza semaforizzate o a rotatoria con diametro esterno di 18+30 m.
 - Strade interzonalì secondarie (cat.F2): una corsia per senso di marcia.
 - Strade interzonalì complementari (cat.F3): una corsia per senso di marcia.
 - Strade locali (cat. F4): nessuna prescrizione.

2. Nelle intersezioni a livelli sfalsati, ammesse lungo le strade di categoria D), le corsie di accelerazione e decelerazione sono ammesse solo in assenza di traffico ciclistico; esse richiedono pertanto l'esistenza di corsie ciclabili esterne. Sono tuttavia ammesse le corsie di accelerazione/decelerazione associate alle fermate del trasporto pubblico di linea.
3. Negli incroci semaforizzati canalizzati la svolta a destra continua e/o con fase separata è ammessa solo se separata da isola spartitraffico che consenta una adeguata protezione ai ciclisti. Sono eventualmente ammessi altri specifici trattamenti equivalenti (fasi semaforiche dedicate o simili).
4. Nelle rotonde di grandi dimensioni (diametro superiore a 40 m) è richiesto un trattamento separato dei percorsi ciclabili.

Art.4. Fasce di rispetto stradale

1. Ai sensi dell'art.2, 1° comma del D.Lgs. 30 aprile 1992, n.285 (nuovo codice della strada), si definisce strada "l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali", e si intende per confine stradale il "limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o delle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o del piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea", così come definito all'art.3 punto 10 dello stesso Codice della Strada.
2. Per distanza dei fabbricati dalle strade si intende la lunghezza del segmento minimo congiungente il corpo più avanzato del fabbricato o di parti di esso (esclusi gli oggetti di coperture e gli elementi decorativi di dimensione non superiore a m 1,50) ed il confine stradale.
3. Ai sensi dell'art.28 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n.495 (regolamento di attuazione del Codice della Strada), le distanze minime dal confine stradale da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle demolizioni integrali e conseguenti ricostruzioni e negli ampliamenti fronteggianti le strade, al di fuori dal centro abitato, sono pari a 20 m per le strade di scorrimento (cat.D). Le distanze dal confine stradale, da rispettare nella costruzione o ricostruzione dei muri di cinta, di qualsiasi natura o consistenza, sono pari a 2 m, sempre limitatamente alle strade di scorrimento (cat.D).
4. All'interno del centro abitato le distanze minime dei fabbricati dal ciglio stradale sono quelle previste dall'art.9 del D.M.2 aprile 1968, n.1444, corrispondenti a m 5,00 per lato per le strade di larghezza inferiore a m 7,00, a m 7,50 per lato per le strade di larghezza compresa fra m 7,00 e m 15,00, a m 10,00 per lato per le strade di larghezza superiore a m 15,00.
5. In corrispondenza delle intersezioni stradali a raso, a tali fasce di rispetto si deve aggiungere l'area di visibilità determinata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti le fasce di rispetto, la cui lunghezza minima, misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi, sia pari al doppio delle distanze stabilite per le rispettive categorie di strada, ed il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi. I muri di cinta di qualsiasi natura e consistenza, costruiti all'interno delle aree di visibilità in prossimità di intersezioni debbono essere realizzati secondo accorgimenti tali da garantire una permeabilità visiva non inferiore al 60%.
6. La larghezza delle fasce di pertinenza è pari a 10 m per le strade urbane di scorrimento (cat.D), a 5 m per tutte le altre strade.

Art.5. Funzioni ammissibili

1. Le funzioni commerciali ed urbane debbono rispettare i vincoli di seguito descritti.
 - Strade urbane di scorrimento (cat.D): non ammesse, ad eccezione delle aree di servizio esterne alla carreggiata, servite di apposite corsie di accelerazione e decelerazione.
 - Strade interquartiere (cat.E1): non ammesse, ad eccezione delle aree di servizio, anche prive di corsie di accelerazione e decelerazione.

- Strade di quartiere (cat.E2) e strade interzonali primarie (cat.F1): ammesse, garantendo un passaggio libero sul marciapiede di almeno 2 m.
 - Strade interzonali secondarie (cat.F2) e complementari (cat.F3) e strade locali (cat.F4): ammesse, garantendo un passaggio libero sul marciapiede di almeno 1,5 m.
2. Le corsie di accelerazione e decelerazione delle aree di servizio debbono rispondere ai requisiti di cui all'art.3, comma 2.

Art.6 Passi carrabili

1. Ai sensi dell'art.3, 1° comma del D.Lgs. 30 aprile 1992, n.285 (nuovo codice della strada), si definisce «passo carrabile» ogni accesso ad un'area laterale idonea allo stazionamento di uno o più veicoli.
2. I passi carrabili devono essere realizzati ad almeno 12 m dalle intersezioni, garantendo in ogni caso la visibilità da una distanza pari allo spazio di frenata risultante dalla velocità massima consentita nella strada (art.47 comma 2 Reg.Att.).
3. Lungo le strade di scorrimento (D), interquartiere (E1) e di quartiere (E2), l'apertura di nuovi passi carrai è ammessa soltanto in presenza di strada di servizio o di piazzale esterno alla carreggiata.
4. Lungo le strade interzonali primarie (F1) e secondarie (F2), l'apertura di nuovi passi carrabili, non dotati di sistemi di apertura automatica, comandati a distanza, è subordinata all'arretramento del cancello di ingresso di almeno 4,5 m dal margine esterno della carreggiata. I nuovi passi carrabili, anche se dotati di sistemi di apertura automatica, dovranno comunque presentare larghezza tale da consentire ai veicoli in entrata e/o in uscita di non impegnare la corsia contromano della carreggiata stradale. Laddove il passo carrabile sia destinato ad essere utilizzato da autocarri od altri veicoli pesanti, le dimensioni della larghezza e dell'arretramento devono essere aumentate, in modo tale da consentire ai veicoli in entrata e/o in uscita di non impegnare la corsia contromano della carreggiata stradale.
5. Lungo le strade interzonali complementari (F3) e locali (F4) l'apertura di nuovi passi carrai è ammessa anche in assenza di arretramento del cancello, applicandosi la deroga di cui all'art.47 comma 4 Reg.Att. Tale deroga non si applica ai passi carrai destinati ad essere utilizzati da autocarri od altri veicoli pesanti.

Art.7 Accessi laterali di insediamenti ad alta affluenza di utenti

1. L'insediamento di grandi centri commerciali (s.l.p.>10.000 mq) o di altri interventi di rilevante peso insediativo è ammesso lungo le strade di scorrimento (cat.D), interquartiere (cat.E1) e di quartiere (cat.E2). E' sconsigliato lungo le strade interzonali primarie (cat.F1) e secondarie (cat.F2), vietato lungo le strade interzonali complementari (cat.F3) e locali (cat.F4).
2. Il rilascio delle concessioni relative a tali insediamenti è sempre subordinato alla presentazione di uno specifico studio d'impatto sulla viabilità.
3. In ogni caso, l'insediamento di grandi centri commerciali o di altri interventi di rilevante peso insediativo deve rispondere alle prescrizioni seguenti.
 - Strade urbane di scorrimento (cat.D): lo sbocco delle strade di servizio alle aree di sosta interne è ammesso solo con corsie di accelerazione e decelerazione rispondenti ai requisiti descritti all'art.3. comma 2; dev'essere previsto lo svincolo delle manovre di svolta a sinistra.
 - Strade interquartiere (cat.E1), strade di quartiere (cat.E2) e strade interzonali primarie (cat.F1): è richiesto lo svincolo delle manovre di svolta a sinistra, od in alternativa la realizzazione di semaforizzazioni canalizzate o di rotatorie di diametro esterno compreso fra 35 e 50 m.

- Strade interzonali secondarie (cat.F2) e complementari (cat.F3): è consentito l'allaccio con incrocio semaforizzato, previa verifica della capacità tecnica e delle condizioni di sicurezza dello stesso.

Art.8. Limiti di velocità

1. Il limite di velocità è pari, di norma, a 30 km/h all'interno delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) e nelle Zone a Traffico Moderato (ZTR), a 50 km/h su tutte le altre strade. Tale limite viene essere opportunamente ridotto in presenza di situazioni puntuali critiche (restringimenti di carreggiata, intersezioni pericolose, attraversamenti pedonali, ecc...).
2. Lungo le strade urbane di scorrimento (categoria D) il limite di velocità può essere elevato a 70 km/h, esclusivamente in presenza di pista ciclabile in sede propria.
3. Lungo le strade locali interzonali primarie e secondarie il limite di velocità può essere ridotto a 40 km/h.
4. Lungo le strade locali interzonali complementari e lungo le strade locali, anche se non incluse in Zone a Traffico Moderato, il limite di velocità può essere ridotto a 30 km/h.
5. Nelle Zone a Traffico Limitato il limite di velocità può essere ridotto sino a 15 km/h (art.135 Reg.Att. C.d.S.).
6. Nelle Aree Pedonali i veicoli ammessi debbono procedere in ogni caso a passo d'uomo.

Art.9. Dispositivi di moderazione del traffico

1. Lungo le strade urbane di scorrimento (cat.D), interquartiere (cat.E1) e di quartiere (cat.E2) non sono di regola ammessi dispositivi di moderazione comportanti lo sfalsamento altimetrico della carreggiata (dossi, platee o simili).
2. Lungo le strade locali interzonali (cat.F1) primarie i dispositivi di moderazione comportanti lo sfalsamento altimetrico della carreggiata sono ammessi soltanto in casi eccezionali, sulla base a motivate deroghe circa la velocità minima di progetto.
3. Lungo le strade locali interzonali secondarie (cat.F2) gli interventi di moderazione sono consentiti, con velocità minima di progetto pari a 40 km/h, puntualmente riducibili a 30 km/h. Possono in particolare essere utilizzati dossi, intersezioni ed attraversamenti pedonali rialzati, restringimenti portati puntualmente anche fino a 2,4 m per corsia, *chicanes*.
4. Lungo le strade locali interzonali complementari (cat.F3) gli interventi di moderazione sono consentiti come al precedente comma 3, con velocità minima di progetto di 30 km/h, solo puntualmente e motivatamente riducibile a 15 km/h. Restringimenti sino a 2,15 m per corsia.
5. Lungo le strade locali (cat.F4) gli interventi di moderazione sono consentiti come al precedente comma 4, con velocità di progetto ridotta a 15 km/h anche su tratti estesi.
6. La realizzazione di dispositivi di moderazione comportanti sfalsamenti altimetrici della carreggiata è comunque vietata lungo gli assi percorsi da linee di trasporto pubblico e da mezzi di soccorso.

Art.10. Mobilità pedonale

1. Tutte le strade urbane non classificate come strade locali (cat.F4) debbono essere provviste su almeno un lato di marciapiede o di altra attrezzatura equivalente (percorso pedonale protetto).
2. La larghezza minima dei marciapiedi è pari a 2,50 m sulle strade urbane di scorrimento (cat.D) ed interquartiere (cat.E1), a 2,00 m sulle strade di quartiere (cat.E2) ed interzonali primarie (cat.F1), a 1,50 m sulle strade interzonali secondarie (cat.F2) e complementari (cat.F3). La larghezza utile per il transito dei pedoni, al netto dell'ingombro degli eventuali

ostacoli od elementi di arredo, quali pali, lampioni o simili, non può in nessun caso essere inferiore ad 1,00 m.

3. Le strade extraurbane primarie o secondarie, che assicurano il collegamento tra le frazioni, debbono essere dotate su almeno un lato di marciapiede largo almeno 2,00 m, o di altra attrezzatura equivalente.

3. In corrispondenza di portici, la larghezza del marciapiede esterno può essere ridotta ad 1,00 m. Laddove i portici presentino una larghezza adeguata (almeno 2,50 m) il marciapiede esterno può essere omesso.

4. In tutti i casi in cui non sia tecnicamente possibile realizzare marciapiedi rialzati, la circolazione dei pedoni deve essere garantita mediante appositi spazi delimitati da elementi fisici di protezione, anche di tipo discontinuo. In tali casi dev'essere adottato il limite di velocità di 30 km/h.

5. Gli attraversamenti pedonali delle strade urbane di scorrimento (cat.D), delle strade interquartiere (cat.E1) e delle strade di quartiere (cat.E2) debbono essere dotati di isola salvagente centrale di larghezza minima pari ad 1 m, o di altra protezione equivalente.

6. Nelle Zone a Traffico Limitato (ZTL) e nelle strade parcheggio con sosta in mezz'ora, può essere prevista, previa l'introduzione del limite di velocità di 15 km/h, la piena priorità ai movimenti e pedonali.

Art.11. Circolazione delle biciclette

1. La circolazione delle biciclette è ovunque ammessa. L'utilizzo degli assi stradali come itinerari ciclistici deve rispettare le prescrizioni di seguito indicate.

- Strade urbane di scorrimento (cat.D): in sede propria, eventualmente promiscua con i pedoni.
- Strade interquartiere (cat.E1): preferibilmente in sede propria.
- Strade urbane di quartiere (cat.E2) e strade locali interzonali primarie (cat.F1): piste ciclabili con uso obbligatorio solo se su corsia riservata o in sede propria e realizzate a standard pieno.
- Strade locali interzonali secondarie (cat.F2) e complementari (cat.F3): su carreggiata od in pista ciclabile con uso non obbligatorio, anche se su corsia riservata od in sede propria ed a standard pieno.
- Strade locali (cat.F4): in carreggiata.

2. La percorrenza ciclabile contromano in carreggiata non è ammessa sulle strade di categoria D, E1, E2, F1, F2. Sulle strade locali interzonali complementari (cat.F3) è ammessa solo su corsia riservata; se con limite a 30 km/h, e dove ragionevolmente possibile, anche solo con segnaletica verticale. Sulle strade locali (cat.F4) è in genere sempre ammessa, contestualmente ad interventi di moderazione del traffico, anche solo con segnaletica verticale.

3. Nelle Zone a Traffico Limitato (ZTL) può essere prevista, previa introduzione del limite di velocità di 15 km/h, la piena priorità ai movimenti ciclabili.

4. Nelle zone pedonali il transito delle biciclette è generalmente consentito a velocità ridotta (passo d'uomo).

Art.12. Disciplina della sosta

1. La sosta veicolare è regolamentata come di seguito indicato.

- Strade di scorrimento (cat.D): non ammessa.
- Strade interquartiere (cat.E1) e strade di quartiere (cat.E2): ammessa, purché in linea od a pettine (45°) con corsia di servizio di 3,5 m; non ammessa la sosta a 90°; in presenza di trasporto pubblico di linea, dev'essere organizzata in golfi.

- Strade locali interzonalì primarie (cat.F1) e secondarie (cat.F2): ammessa, purché in linea od a pettine (45°); in assenza di corsie di servizio come da categoria precedente, con golfi di protezione delle intersezioni; non ammessa la sosta a 90°.
 - Strade locali interzonalì complementari (cat.F3): ammessa, senza corsia di servizio, anche a 90°.
 - Strade locali (cat.F4): ammessa.
2. Lungo le strade urbane di scorrimento (cat.D) le aree di sosta separate dalla carreggiata debbono essere connesse tramite strade di servizio dotate di corsie di accelerazione e decelerazione, rispondenti ai requisiti di cui all'art.3, comma 2.
3. Lungo le strade interzonalì complementari (cat.F3) e le strade locali (cat.F4) è ammessa la realizzazione di «strade parcheggio», con sosta anche in mezzera.
4. La sosta dei veicoli commerciali a tre o più assi, degli autotreni, degli autoarticolati, dei rimorchi isolati e degli autobus è consentita esclusivamente in corrispondenza dei parcheggi collocati lungo le strade di scorrimento (cat.D), interquartiere (cat.E1) e di quartiere (cat.E2). Tali limitazioni non si applicano nelle zone industriali.

Art.13. Trasporto pubblico di linea

Il trasporto pubblico di linea su gomma è ammesso sulla rete alle condizioni di seguito specificate.

- Strade urbane di scorrimento (cat.D): ammesso solo in presenza di fermate esterne, connesse alla carreggiata da corsie di accelerazione e decelerazione.
- Strade interquartiere (cat.E1): ammesso con possibilità di corsia riservata; fermate eventualmente organizzate con piazzola rientrante.
- Strade di quartiere (cat.E2) e strade locali interzonalì primarie (cat.F1): ammesso con possibilità di corsia riservata e fermate lungo strada; è ammessa in particolare la possibilità di impedire con mezzi fisici il sorpasso dell'autobus alla fermata.
- Strade locali interzonalì secondarie (cat.F2) e complementari (cat.F3): ammesso, anche con fermate non attrezzate.
- Strade locali (cat.F4): sconsigliato, ma non vietato; nel caso, con fermate non attrezzate.

Art.14. Occupazioni permanenti di suolo pubblico

1. L'occupazione permanente dei marciapiedi da parte di chioschi, edicole od altre installazioni fisse è ammessa, in adiacenza ai fabbricati, sino ad un ingombro massimo tale da lasciare libera una zona per la circolazione pedonale, larga almeno 2,00 m.
2. L'occupazione permanente non può comunque ricadere all'interno dei triangoli di visibilità delle intersezioni.

Art.15. Occupazioni temporanee di suolo pubblico

1. Ai fini del presente regolamento, la collocazione di cantieri edili sulla carreggiata stradale è comunque assimilata ad una occupazione temporanea di suolo pubblico.
2. Le occupazioni temporanee della totalità della sede stradale sono vietate lungo le strade di scorrimento (cat.D). Esse sono ammesse lungo le altre strade, a condizione che vengano predisposti itinerari alternativi per il traffico automobilistico e pedonale.
3. Le occupazioni temporanee di una parte della sede stradale sono generalmente vietate lungo le strade di scorrimento (cat.D), mentre possono essere autorizzate lungo le altre strade, a condizione che la larghezza del marciapiede sia tale da assicurare comunque uno spazio non inferiore ai 1,20 m per la mobilità dei pedoni su almeno un lato.

4. Le fiere, i mercati settimanali e le giostre stagionali debbono essere localizzate in aree esterne alla carreggiata stradale ovvero, previa verifica del rispetto dei vincoli di itinerario e di traffico, lungo le strade interzonali (cat.F1, F2, F3) o locali (cat.F4).
5. In tutti i casi in cui renda necessaria l'occupazione temporanea della totalità o di una parte della sede stradale, dovrà essere prevista una idonea segnaletica, a norma degli artt.30 e 31 del Reg.Att. Nel caso di occupazioni temporanee dovute a cantieri edili, l'autorizzazione verrà fornita dietro presentazione di estratto del fascicolo della sicurezza ex D.Lgs.494/1996, che indichi le misure previste per tale segnaletica.

Art.16. Raccolta dei rifiuti solidi urbani

1. I cassonetti per la raccolta dei rifiuti solidi urbani non possono in alcun caso occupare le corsie veicolari, né i marciapiedi nei casi in cui risulti impossibile garantire un passaggio pedonale della larghezza minima prevista all'art.10, comma 2 (1,00 m).
2. Sulle strade di scorrimento (cat.D), interquartiere (cat.E1) e di quartiere (cat.E2), i cassonetti debbono essere collocati al di fuori della carreggiata stradale. Nel caso non risultino disponibili altri spazi adeguati all'uso, vanno previste apposite piazzole, realizzate a distanza non inferiore a 20 m dagli incroci ed in aderenza al marciapiede. In presenza delle piazzole dev'essere garantita la continuità del marciapiede per una larghezza non inferiore a m 1,50.
3. Sulle strade interzonali (cat.F1, F2, F3) e locali (cat.F4), è ammessa, previa realizzazione di opportuna segnaletica orizzontale, la collocazione dei cassonetti in corrispondenza delle aree di sosta presenti in carreggiata.

Art.17. Lavori di manutenzione stradale

1. I lavori di manutenzione, che interessano la sede stradale devono essere preventivamente autorizzati dall'ufficio viabilità, previa verifica della compatibilità della mobilità dell'area e dell'esistenza di misure alternative per la circolazione.
2. Il deposito delle attrezzature e dei materiali dev'essere ricavato all'interno della zona di cantiere, utilizzando in primo luogo gli spazi destinati alla sosta, ed in via subordinata la carreggiata ed il marciapiede.
3. Per la circolazione a margine delle zone di cantiere, lungo le strade di scorrimento (cat.D), interquartiere (cat.E1) e di quartiere (cat.E2) dev'essere assicurata una larghezza minima pari a 5,50 m se a doppio senso di marcia, a 3,00 se a senso unico di marcia. Sulle altre strade tali valori possono essere ridotti sino a 4,50 m (previa istituzione del senso unico alternato) ed a 2,75 m.
4. Per quanto attiene alla mobilità pedonale, dev'essere garantito il mantenimento dei collegamenti su almeno un lato della carreggiata. Eventuali camminamenti temporanei devono avere una larghezza minima di 1,20 m e non presentare ostacoli tali da pregiudicare la mobilità dei portatori di handicap.
5. L'attivazione del cantiere stradale dev'essere preceduta, per almeno tre giorni feriali consecutivi, dall'apposizione di adeguata segnaletica, in grado di informare gli utenti relativamente all'estensione del cantiere, alla tipologia ed alla finalità dei lavori previsti, alla data di inizio e di fine dei lavori.

Regolamento viario (strade urbane): abaco delle principali prescrizioni per categoria di strada

Tipo di strada	Caratteristiche geometriche e limiti di velocità	Regolazione della sosta e circolazione bus	Funzioni ammissibili	Accessi laterali di insediamenti ad alta affluenza di utenti
Urbana di scorrimento (cat.D)	<p>Almeno 2 corsie per senso di marcia a carreggiate separate;</p> <p>Intersezioni a livelli sfalsati semaforizzate con canalizzazioni (**) o a rotatoria con diametro esterno di 40+60 metri;</p> <p>Limite di velocità a 50 km/h, elevabile a 70 solo in presenza di corsia ciclabile protetta</p>	<p>Sosta non ammessa;</p> <p>Fermate bus solo esterne, con corsie di accelerazione e decelerazione.</p>	<p>Nessuna attività temporanea o permanente di vendita, ad eccezione di aree di servizio se esterne alla carreggiata e servite da apposite corsie di accelerazione e decelerazione (**)</p>	<p>E' ammesso lo sbocco delle strade di servizio alle aree di sosta interne, mediante corsie di accelerazione e decelerazione (**);</p> <p>I grandi centri commerciali (>15.000 mq s.i.p.) o gli interventi di rilevante peso urbanistico devono accedere esclusivamente attraverso svincoli a due livelli. E' in ogni caso richiesto uno specifico studio di impatto sulla viabilità.</p>
Interquartiere (cat.E1)	<p>Almeno una corsia per senso di marcia;</p> <p>Intersezioni a raso semaforizzate con canalizzazioni (**) o a rotatoria con diametro esterno dai 40 ai 60 m;</p> <p>Limite di velocità a 50 km/h.</p>	<p>Ammissibile purché con corsia di servizio di 3,5 m per sosta in linea ed a 45°. Non ammessa la sosta a 90°.</p> <p>Fermate bus organizzate con piazzola rientrante; possibilità di corsia riservata.</p>	<p>Per le aree di servizio, come categoria precedente (ma senza corsia di accelerazione e decelerazione);</p> <p>Altre attività consentite solo in presenza di spazi di sosta adeguati</p>	<p>I grandi centri commerciali (> 15.000 mq s.i.p.) o gli interventi di rilevante peso insediativo devono accedere esclusivamente attraverso svincoli a due livelli (*) o rotatorie di diametro esterno compreso tra i 60 e i 40 m; è in ogni caso richiesto uno specifico studio di impatto sulla viabilità;</p> <p>Non si danno altre prescrizioni.</p>
di Quartiere (cat.E2)	<p>Almeno una corsia per senso di marcia;</p> <p>Intersezioni a raso semaforizzate o a rotatoria con diametro esterno di 27+40 m;</p> <p>Sono ammessi interventi di moderazione purché non penalizzanti la capacità tecnica della strada e con velocità minima di progetto di 50 km/h.</p>	<p>Ammissibile purché con corsia di servizio di 3,5 m per la sosta in linea ed a 45°, e di 5 metri per la sosta a 90°.</p> <p>Fermate bus lungo strada o corsia riservata; se è ammessa la sosta, organizzata con golfo uscente.</p>	<p>Consentite, nel rispetto del Codice della Strada vigente (luce libera sulk marciapiede di almeno 2 m).</p>	<p>Come categoria precedente, con diametro minimo delle eventuali rotatorie di 35 m.</p>

Tipo di strada	Caratteristiche geometriche e limiti di velocità	Regolazione della sosta e circolazione bus	Funzioni ammissibili	Accessi laterali di insediamenti ad alta affluenza di utenti
<i>Interzonali primarie (cat.F1)</i>	Una corsia per senso di marcia; Intersezioni a raso con diritto di precedenza semaforizzate o a rotatoria con diametro esterno di 18-30 m; Interventi di moderazione come da categoria precedente, con eventuali motivate deroghe circa la velocità minima di progetto degli interventi di moderazione; eventuali restringimenti di corsia non inferiori a 2,75 m; sono esclusi dossi ed incroci e attraversamenti rialzati, salvo motivate eccezioni.	Ammessa, se senza corsia di servizio come da categoria precedente, con golfi di protezione delle intersezioni e disposta solo in linea o a 45°. Fermate bus come categoria precedente.	Come categoria precedente.	Come categoria precedente.
<i>Interzonali secondarie (cat.F2)</i>	Una corsia per senso di marcia; Interventi di moderazione consentiti, con velocità minima di progetto di 50 km/h puntualmente riducibile a 30 km/h; possono in particolare comprendere dossi, intersezioni ed attraversamenti pedonali rialzati, restringimenti portati puntualmente anche fino a 2,4 m per corsia, chicanes.	Ammessa, come da categoria precedente; Fermate bus o come categoria precedente o non attrezzate.	Come categoria precedente.	Consentiti, anche semaforizzati, previa verifica della capacità tecnica e delle condizioni di sicurezza.
<i>Interzonali complementari (cat.F3)</i>	Una corsia per senso di marcia; Interventi di moderazione consentiti come sopra, con velocità minima di progetto di 30 km/h, solo puntualmente e motivatamente riducibile a 15 km/h	Ammessa, senza corsia di servizio, anche a 90°; fermate bus o come categoria precedente o non attrezzate.	Come categoria precedente.	Sconsigliata.

Tipo di strada	Caratteristiche geometriche e limiti di velocità	Regolazione della sosta e circolazione bus	Funzioni ammissibili	Accessi laterali di insediamenti ad alta affluenza di utenti
Locali (cat. F4)	<p>Interventi come sopra, con riduzioni a 15 km/h anche su tratti estesi. Può essere adottato come intervenendo di moderazione il dispositivo di senso unico alternato;</p> <p>Limite di velocità a 30 km/h nelle zone residenziali (art.135 reg.Att. Codice della Strada) e nelle 'strade parcheggio' con sosta in mezzzeria; di 15 km/h dove è prevista la piena priorità ai movimenti ciclabili e pedonali.</p>	<p>Ammissa, senza corsia di servizio, anche a 90° ed anche ricavata in mezzzeria ('strade parcheggio');</p> <p>Fermate bus non attrezzate</p>	Come categoria precedente.	Non ammessa.

Note

(*) le corsie di accelerazione e decelerazione sono ammesse solo in assenza di traffico ciclistico, e quindi richiedono l'esistenza di corsie ciclabili esterne. Sono escluse le corsie di accelerazione/decelerazione eventualmente associate alle fermate bus.

(**) negli incroci semaforizzati canalizzati la svolta a destra continua e/o con fase separate è ammessa solo se protetta da isola spartitraffico che consenta una adeguata protezione ai ciclisti non in svolta.