

ATP Cavalli Casiroli Brusetti

Comune di Borgomanero

Piano Generale del Traffico Urbano

Regolamento Viario

Luglio 1999

Responsabili del progetto:

Arch. Fabio Casiroli
Arch. Giuseppe Brusetti

Gruppo di Lavoro:

Ing. Claudia Ponti
Dott. Stefano Riva

Codice Progetto:

98V2109

Hanno inoltre offerto il loro prezioso contributo di conoscenza e di informazioni l'Arch. Patergnani dell'Ufficio Urbanistica, l'Ufficio Anagrafe del Comune di Borgomanero e il Corpo della Polizia Municipale.

Indice della relazione

1	REGOLAMENTO VIARIO.....	3
1.1	TITOLO 1	4
	DISPOSIZIONI GENERALI	4
	ARTICOLO 1 - Oggetto del Regolamento viario	4
	ARTICOLO 2 - Classificazione della rete urbana.....	4
	ARTICOLO 3 - Strade extraurbane secondarie	5
	ARTICOLO 4 - Strade di interquartiere	5
	ARTICOLO 5 - Strade di quartiere.....	5
	ARTICOLO 6 - Strade locali interzonali.....	6
	ARTICOLO 7 - Strade locali.....	6
	ARTICOLO 8 - Allegati.....	6
1.2	TITOLO 2	7
	USO DELLE STRADE	7
	ARTICOLO 9 - Uso delle strade	7
	ARTICOLO 10 - Componenti di traffico.....	7
	ARTICOLO 11 - Uso delle strade extraurbane secondarie e urbane di interquartiere	8
	ARTICOLO 12 - Uso delle strade di quartiere	8
	ARTICOLO 13 - Uso delle strade locali interzonali.....	8
	ARTICOLO 14 - Uso delle strade locali	9
1.3	TITOLO 3	10
	INTERSEZIONI.....	10
	ARTICOLO 15 - Tipologia delle intersezioni.....	10
	ARTICOLO 16 - Distanziamento delle intersezioni.....	10
	ARTICOLO 17 - Organizzazione delle intersezioni	10
	ARTICOLO 18 - Zone di visibilità	11
	ARTICOLO 19 - Isole di traffico nelle intersezioni	11
	ARTICOLO 20 - Rotatorie.....	11
1.4	TITOLO 4	12
	DEI PASSI CARRABILI.....	12
	ARTICOLO 21 - Autorizzazione per nuovi passi carrabili	12
	ARTICOLO 22 - Archivio passi carrabili.....	12
	ARTICOLO 23 - Segnaletica verticale	12
	ARTICOLO 24 - Segnaletica orizzontale.....	12
	ARTICOLO 25 - Diffida.....	13
1.5	TITOLO 5	14
	DEGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI.....	14
	ARTICOLO 26 - Ubicazione degli attraversamenti.....	14
	ARTICOLO 27 - Organizzazione degli attraversamenti.....	14
	ARTICOLO 28 - Illuminazione e segnaletica.....	14
1.6	TITOLO 6	15
	DEGLI SPAZI PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	15
	ARTICOLO 29 - Organizzazione delle piazzole di fermata.....	15
1.7	TITOLO 7	16
	DEGLI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE DEI CARBURANTI.....	16
	ARTICOLO 30 - Ubicazione degli impianti.....	16
1.8	TITOLO 8	17
	DELLA RACCOLTA DEI RIFIUTI SOLIDI URBANI.....	17
	ARTICOLO 31 - Ubicazione dei cassonetti	17

2	SOLUZIONI TIPOLOGICHE SUGGERITE	18
2.1	STRADE DI NUOVA COSTRUZIONE: VALORI CONFORMI ALLE NORME CNR.....	19
2.1.1	<i>Strade di quartiere, con sosta</i>	19
2.1.2	<i>Strade di quartiere, senza sosta</i>	20
2.1.3	<i>Strade locali, con sosta</i>	20
2.1.4	<i>Strade locali, senza sosta</i>	22

1 Regolamento viario

1.1 TITOLO 1

Disposizioni generali

ARTICOLO 1 - Oggetto del Regolamento viario

1. Il presente Regolamento disciplina le caratteristiche delle strade situate nel Comune di Borgomanero, le utenze ammesse e gli usi consentiti su ogni tipo di strada.
2. Gli standard geometrici previsti dal regolamento viario sono da considerarsi cogenti per le strade di nuova realizzazione, mentre possono essere considerati come obiettivo da raggiungere per quelle strade esistenti laddove siano presenti vincoli strutturali immediatamente non eliminabili. Anche in quest'ultimo caso sono comunque da rispettare appieno le funzioni di traffico previste per le singole strade e tra queste quelle espresse attraverso l'identificazione delle componenti di traffico ammesse su ciascun tipo di strada. (Direttive G.U. 146 24/6/1995 per la – Allegato tecnico par.1.2)

ARTICOLO 2 - Classificazione della rete urbana

1. Secondo quanto stabilito dal vigente Codice della strada ed in armonia con le direttive emanate dal Ministero LL.PP. per la redazione dei Piani urbani del traffico pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale del 24/6/95, le strade urbane di Borgomanero vengono classificate nei seguenti tipi:
 - strade extraurbane secondarie,
 - strade di interquartiere,
 - strade di quartiere,
 - strade locali interzonali.
 - strade locali.
2. La classificazione di tutta la rete viaria del Comune di Borgomanero viene fatta nell'ambito del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), tenute presenti le caratteristiche proprie delle singole strade ed in accordo con altri strumenti di pianificazione urbanistica.
3. La classificazione diventa ad ogni effetto operativa con la definitiva approvazione del PGTU.
4. Nell'eventualità di successive mutate condizioni e caratteristiche che rendessero opportuno procedere ad un aggiornamento della classificazione di alcune strade, il Sindaco potrà con propria Ordinanza stabilire il passaggio di categoria di dette strade da uno ad altro tipo.

ARTICOLO 3 - Strade extraurbane secondarie

1. Possono essere classificate strade extraurbane secondarie quelle strade esterne alla delimitazione di centro abitato, che assolvono alla funzione di garantire la fluidità degli spostamenti veicolari di scambio tra la città e il territorio esterno.
2. Se dotate di due sole corsie, una per ogni direzione di marcia, la larghezza delle corsie deve essere almeno di mt.3,50.
3. In assenza di marciapiedi rialzati va riservata una fascia laterale, per ogni senso di marcia, larga almeno mt.1,50 per i pedoni. E' opportuno separare fisicamente le corsie di marcia dalla fascia laterale e proteggere detta fascia in corrispondenza di aree edificate o significativa presenza di flussi pedonali.

ARTICOLO 4 - Strade di interquartiere

1. Le strade di interquartiere hanno la funzione di garantire il collegamento tra quartieri cittadini sulle lunghe distanze e di garantire la continuità tra strade extraurbane e strade di quartiere.
2. Sono strade con carreggiata unica e sosta possibilmente esterna all'area della carreggiata e servita da apposite corsie di manovra.
3. Per corsie impegnate da mezzi pubblici o prevalentemente utilizzate da mezzi industriali, la larghezza minima è di 3.50m.
3. In assenza di marciapiedi rialzati va riservata una fascia laterale, per ogni senso di marcia, larga almeno mt.1,50 per i pedoni.

ARTICOLO 5 - Strade di quartiere

1. Le strade di quartiere hanno la funzione di garantire il collegamento tra quartieri cittadini attigui tra loro e sono interessate da spostamenti di breve distanza.
2. Debbono essere dotate di almeno due corsie di marcia una per ogni direzione larghe non meno di mt.3. Nelle strade in cui, in considerazione del tipo di insediamento, è presente pressoché esclusivamente traffico leggero, la larghezza delle corsie di marcia può essere di mt. 2,75, misurata tra gli assi che delimitano ciascuna corsia o tra l'asse della linea di mezzzeria centrale e il bordo marciapiedi.

3. In assenza di marciapiedi rialzati va riservata una fascia laterale, per ogni senso di marcia, larga almeno mt.1,50 per i pedoni.

ARTICOLO 6 - Strade locali interzonali

1. Le strade locali interzonali hanno funzione di collegamento tra le strade di quartiere e quelle locali.
2. Non possono comunque essere classificate interzonali le strade che non consentono la realizzazione di un marciapiedi o separazione fisica laterale larga almeno 1.50m, almeno su di un lato.

ARTICOLO 7 - Strade locali

1. Tutte le strade mancanti dei requisiti richiesti dagli articoli 4, 5 e 6 sono classificate strade locali.

ARTICOLO 8 - Allegati

1. Fanno parte integrante del presente Regolamento gli schemi planimetrici allegati illustranti gli *standard* minimi per ogni tipo di strada.

1.2 TITOLO 2

Uso delle strade

ARTICOLO 9 - Uso delle strade

1. Sulle strade urbane identificate al Titolo 1 sono presenti, *in toto* o in parte:
 - le componenti di traffico;
 - lo stazionamento dei veicoli;
 - le occupazioni del suolo pubblico di qualsiasi natura;
 - le operazioni fatte da veicoli con temporanea occupazione del suolo pubblico quali: carico/scarico merci, raccolta rifiuti urbani, fermate di mezzi pubblici di linea ed ogni altra operazione che richieda per il suo svolgimento lo stazionamento temporaneo del veicolo;
 - mercati settimanali, fiere e mostre;
 - pubblicità stradale.

ARTICOLO 10 - Componenti di traffico

1. Ai soli fini dell'ammissibilità sui vari tipi di strade, le componenti di traffico si suddividono in:
 - pedoni,
 - veicoli a braccia,
 - veicoli a trazione animale,
 - velocipedi,
 - ciclomotori,
 - motoveicoli,
 - autovetture ad uso privato,
 - autovetture ad uso pubblico,
 - autobus,
 - autobus di linea,
 - autoveicoli per trasporto promiscuo,
 - autocarri,
 - autotreni,
 - autoarticolati,
 - autosnodati,
 - autocaravan,
 - macchine agricole,
 - macchine operatrici,
 - mezzi d'opera.

ARTICOLO 11 - Uso delle strade extraurbane secondarie e urbane di interquartiere

1. Sulle strade extraurbane secondarie e urbane di interquartiere sono ammesse tutte le componenti di traffico, tranne i veicoli a trazione animale.
2. Esse debbono essere dotate di marciapiedi su entrambi i lati, rialzati o altrimenti delimitati di misura non inferiore a mt.1,50.
3. La sosta è ammessa longitudinalmente e a lato dei marciapiedi esistenti purché siano salvaguardate due corsie (una per senso di marcia) la cui ampiezza è definita al comma 3 dell'articolo 4.
4. Le operazioni di carico/scarico dovrebbero essere organizzate in appositi spazi riservati.

ARTICOLO 12 - Uso delle strade di quartiere

1. Sulle strade di quartiere sono ammesse tutte le componenti di traffico.
2. Esse debbono essere dotate di almeno un marciapiedi su un lato, rialzato o altrimenti delimitato di misura non inferiore a mt.1,50. Lungo il lato privo di marciapiedi va tracciata una linea di margine carreggiata a non meno di mt.0,50 dagli edifici; su questo lato non sono ammesse occupazioni di suolo pubblico ed eventuali insegne. Altre sporgenze sono consentite ad una altezza non inferiore a mt.4.
3. La sosta è ammessa solo longitudinalmente e a lato dei marciapiedi esistenti purché siano salvaguardate due corsie (una per senso di marcia) la cui ampiezza è definita al comma 2 dell'articolo 5.
4. Le operazioni di carico/scarico possono essere organizzate in appositi spazi riservati.
5. La velocità può essere limitata a 30 Km/h. E' consentito porre in opera misure di dissuasione della velocità

ARTICOLO 13 - Uso delle strade locali interzonali

1. Sulle strade locali interzonali sono ammesse tutte le componenti di traffico.
2. La sosta laterale è ammessa solo se queste strade sono dotate di marciapiedi rialzati o altrimenti delimitati almeno su un lato e venga comunque garantita una corsia per direzione di marcia. Gli stalli devono essere appositamente predisposti e compatibili con le intersezioni, le fermate dei bus, i passi carrabili e gli attraversamenti pedonali.

3. Sull'eventuale lato privo di marciapiedi deve essere tracciata una linea di margine carreggiata a distanza non inferiore a 0.50m dal limite della sede stradale ed in tal caso non può essere consentita la sosta su questo lato.
4. Se disciplinate a senso unico l'eventuale sosta è da collocarsi preferibilmente lungo il lato destro sempre che esista idoneo marciapiedi e sia garantita una corsia di marcia di almeno 3m; lungo il lato sinistro la sosta può essere consentita qualora esista anche su questo lato idoneo marciapiedi e sia garantita una corsia di marcia di 3.25m o di 3.50m se percorse da mezzi pubblici di linea.
5. Qualora non esistano marciapiedi non sono consentite occupazioni di suolo pubblico e le insegne e sporgenze non possono essere collocate ad altezza inferiore a 4.0m.
6. Le operazioni di carico/scarico dovrebbero essere disciplinate in appositi spazi riservati.
7. La velocità può essere limitata a 30 Km/h. E' consentito porre in opera misure di dissuasione della velocità

ARTICOLO 14 - Uso delle strade locali

1. Su di esse non è ammessa la circolazione di autobus, di bus di linea, di autotreni, autosnodati ed autoarticolati; è ammessa invece la circolazione di minibus.
2. Nessuna restrizione è imposta alla sosta dei veicoli se non quelle determinate dalla struttura stessa delle strade.
3. Nel caso di sosta longitudinale alla strada può essere omessa la segnaletica orizzontale che delimita gli stalli.
4. La velocità può essere limitata a 30 Km/h. E' consentito porre in opera misure di dissuasione della velocità.

1.3 TITOLO 3

Intersezioni

ARTICOLO 15 - Tipologia delle intersezioni

1. Le intersezioni si distinguono
 - a) secondo la loro conformazione in:
 - intersezioni a 3 bracci,
 - intersezioni a 4 bracci,
 - intersezioni multiple a 5 o più bracci,
 - rotatorie
 - b) secondo il tipo di strade intersecantesi in:
 - intersezioni omogenee,
 - intersezioni disomogenee.
2. Le intersezioni omogenee sono quelle tra strade dello stesso tipo o di tipo immediatamente precedente o seguente rispetto all'ordine indicato all'articolo 2 comma 1. Le intersezioni che non presentano tali caratteristiche sono da considerarsi disomogenee e, per quanto possibile, vanno eliminate.

ARTICOLO 16 - Distanziamento delle intersezioni

1. Le strade classificate extraurbane secondarie possono intersecare strade di interquartiere e quartiere. Generalmente le intersezioni vanno distanziate tra loro non meno di 100m e risolte con intersezioni organizzate con l'installazione di impianti semaforici, inserimento di rotatorie o con semplice organizzazione delle precedenza attraverso corsie specializzate e isole di canalizzazione, in ragione dei volumi di traffico che le impegnano.
2. Nell'interesse generale, valutato e motivato dal Sindaco con propria Ordinanza, possono essere ammesse intersezioni tra strade extraurbane secondarie e strade locali. Queste ultime intersezioni generalmente non vanno semaforizzate e le strade locali sono sottoposte all'obbligo di cedere la precedenza. Ove possibile deve essere vietata la svolta a sinistra.

ARTICOLO 17 - Organizzazione delle intersezioni

1. Nelle strade extraurbane secondarie interessate da elevati volumi di traffico le manovre di svolta a sinistra alle intersezioni sono ammesse se esiste una delle seguenti condizioni:
 - idoneo spartitraffico per la protezione dei veicoli che effettuano la manovra di svolta senza ostacolare la marcia di chi prosegue diritto

- canalizzazione delle svolte in corsie specializzate e regolate con semaforo.
 - presenza di una rotatoria
2. Le svolte a sinistra nelle intersezioni su strade interquartiere e quartiere con rilevanti volumi di traffico, devono essere organizzate con rotatorie, controllate con semafori o con precedenza organizzate con corsie specializzate.
 3. In tutti gli altri tipi di strade le svolte a sinistra alle intersezioni sono ammesse, fatta comunque salva la facoltà del Sindaco di vietarle per accertati motivi di sicurezza o nell'interesse generale della regolarità della circolazione.

ARTICOLO 18 – Zone di visibilità

1. Per tutti i tipi d'intersezioni devono essere realizzate zone di visibilità, libere da ostacoli, per l'avvistamento reciproco dei veicoli. (art.16 comma 2 CDS)

ARTICOLO 19 - Isole di traffico nelle intersezioni

1. Sulle isole di traffico ubicate nell'area delle intersezioni, nei centri delle rotatorie o situate nei vari bracci di adduzione alle intersezioni (ad eccezione della rete locale), non sono consentite occupazioni di suolo pubblico quali: distributori carburanti, chioschi, edicole, cabine telefoniche, impianti pubblicitari, ecc. Sono ammesse esclusivamente le installazioni riguardanti la segnaletica stradale e l'illuminazione pubblica.

ARTICOLO 20 - Rotatorie

1. La rotatoria è caratterizzata da un sistema di precedenza particolari. I veicoli che percorrono la rotatoria hanno la precedenza rispetto ai veicoli che si devono immettere.
2. All'interno della rotatoria e nelle sue immediate adiacenze (bracci stradali) non è consentito sostare.
3. Le rotatorie possono sostituire gli incroci a tre-quattro bracci permettendo lo scambio tra strade di livello gerarchico differente.

1.4 TITOLO 4

Dei passi carrabili

ARTICOLO 21 - Autorizzazione per nuovi passi carrabili

1. L'apertura di nuovi passi carrabili o la modifica di quelli esistenti è sottoposta ad autorizzazione del Comune previa domanda al Sindaco da parte dell'interessato.
2. L'autorizzazione è concessa esclusivamente se il passo carrabile è il solo mezzo per accedere ad un'area ove possono stazionare veicoli. Tale condizione va accertata dagli uffici comunali.
3. Su strade extraurbane secondarie e strade di interquartiere i passi carrabili andrebbero raggruppati in modo che le immissioni e le uscite dalla carreggiata avvengano tramite idonei varchi a distanza non minore (tra loro e dagli incroci) di 30m.
4. L'applicazione delle disposizioni di cui ai precedenti commi 1 e 2 non pregiudicano l'applicazione di concorrenti norme relative ad altri istituti (es. TOSAP).

ARTICOLO 22 - Archivio passi carrabili

1. Deve essere istituito presso l'Ufficio Tecnico del Traffico del Comune di Borgomanero un archivio dei passi carrabili. A questo ufficio è demandata l'organizzazione dell'archivio ed il suo costante aggiornamento.

ARTICOLO 23 - Segnaletica verticale

1. E' fatto obbligo ai titolari dell'autorizzazione di porre in opera l'apposito segnale nelle forme e con le modalità previste dall'articolo 120 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada.

ARTICOLO 24 - Segnaletica orizzontale

1. A giudizio insindacabile dell'Amministrazione Comunale e su specifica richiesta, il titolare dell'autorizzazione può tracciare a cura e spese proprie segni orizzontali delimitanti il passo carrabile. Il titolare è tenuto a seguire scrupolosamente le modalità imposte dall'Ufficio Tecnico.

ARTICOLO 25 - Diffida

1. Qualora non siano state seguite le procedure contenute nei precedenti articoli o non siano state rispettate le modalità imposte dagli Uffici comunali competenti, il responsabile è diffidato a provvedere alla regolarizzazione entro 30 giorni.
2. In caso di inottemperanza alla diffida nei termini specificati si procederà d'ufficio alla revoca dell'autorizzazione ed all'eliminazione del passo carrabile a spese del titolare inadempiente.

1.5 TITOLO 5

Degli attraversamenti pedonali

ARTICOLO 26 – Ubicazione degli attraversamenti

1. Gli attraversamenti pedonali devono, di norma, essere collocati in corrispondenza delle intersezioni.
2. Per gli attraversamenti a raso si deve porre particolare attenzione alla loro ubicazione, in modo da assicurare la reciproca visibilità tra pedoni e conducenti di veicoli.

ARTICOLO 27 – Organizzazione degli attraversamenti

1. La larghezza degli attraversamenti pedonali non deve essere inferiore a 2.5m su strade locali, infrazionali-locali e di quartiere, e non inferiore a 4m su tutte le altre strade. La larghezza degli attraversamenti pedonali deve essere comunque commisurata al flusso di traffico pedonale.
2. Gli attraversamenti pedonali devono essere dotati di idonee rampe per consentire l'accessibilità anche ai disabili. Tali rampe devono avere una pendenza massima non superiore al 5%.
3. Al fine di garantire un attraversamento confortevole ai disabili è opportuno non interrompere la continuità del piano del marciapiedi mantenendone la quota invariata in corrispondenza dei passi carrabili a modesta utilizzazione veicolare. In questi casi il passo carrabile sarà dotato di opportune rampette per consentire ai veicoli il superamento del marciapiedi.

ARTICOLO 28 – Illuminazione e segnaletica

1. Gli attraversamenti pedonali devono essere illuminati. Nella progettazione stradale si deve evitare che gli attraversamenti a raso vengano a trovarsi in zone d'ombra.
2. Le strisce pedonali devono essere realizzate con materiali visibili di giorno e di notte anche in presenza di pioggia o di fondo stradale bagnato. Esse devono essere realizzate con materiale antisdrucciolo e non devono sporgere più di 3mm dal piano della pavimentazione.

1.6 TITOLO 6

Degli spazi per il trasporto pubblico locale

ARTICOLO 29 – Organizzazione delle piazzole di fermata

1. Le piazzole di fermata dei mezzi pubblici lungo le strade extraurbane secondarie e le strade di interquartiere sono da realizzare, ove le condizioni plano-altimetriche ed il tessuto urbanizzato lo consentano, a lato delle corsie riservate al traffico al fine di consentire il sorpasso da parte degli altri mezzi in transito.

1.7 TITOLO 7

Degli impianti di distribuzione dei carburanti

ARTICOLO 30 – Ubicazione degli impianti

1. Gli impianti di distribuzione dei carburanti devono essere ubicati, indipendentemente dal tipo di strada, al di fuori della carreggiata stradale.
2. Sulle strade extraurbane e urbane gli impianti devono essere ubicati su apposite aree predisposte a cura dell'ente proprietario della strada, comprendenti lo spazio idoneo per i veicoli in sosta e in movimento.
3. Gli accessi agli impianti di distribuzione dei carburanti per le strade di quartiere e locali devono rispettare le prescrizioni previste per i passi carrabili. In particolare devono essere distanti almeno 12m dall'intersezione e 30m dalla linea d'arresto delle intersezioni canalizzate.

1.8 TITOLO 8

Della raccolta dei rifiuti solidi urbani

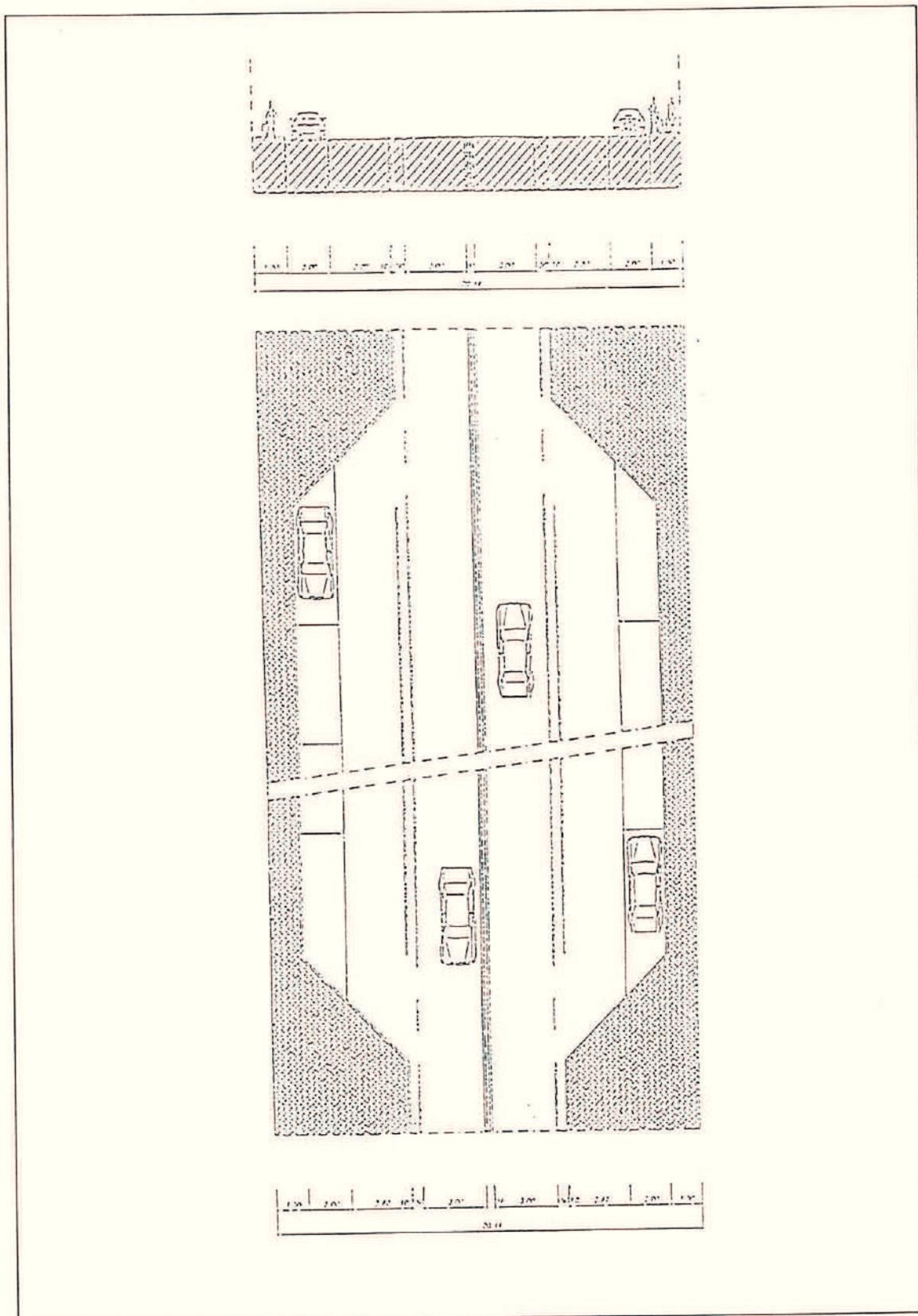
ARTICOLO 31 – Ubicazione dei cassonetti

1. I cassonetti per la raccolta anche differenziata dei rifiuti solidi urbani di qualsiasi tipo devono essere di norma collocati fuori dalla carreggiata in modo, comunque, da non arrecare pericolo o intralcio alla circolazione. Se collocati in una rientranza del marciapiede, deve essere garantita la possibilità di un agevole transito per il flusso pedonale esistente.

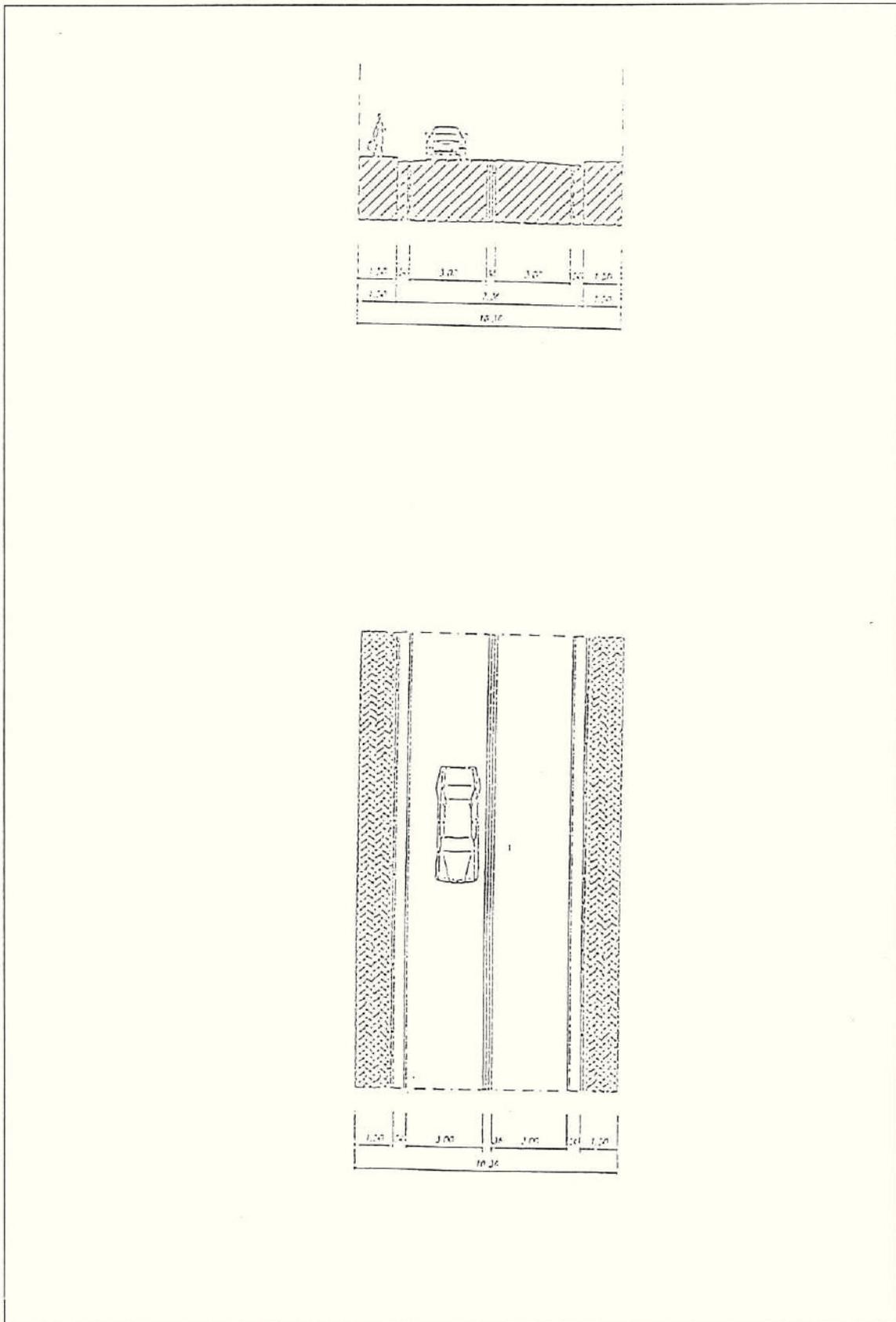
2 Soluzioni tipologiche suggerite

2.1 Strade di nuova costruzione: valori conformi alle norme CNR

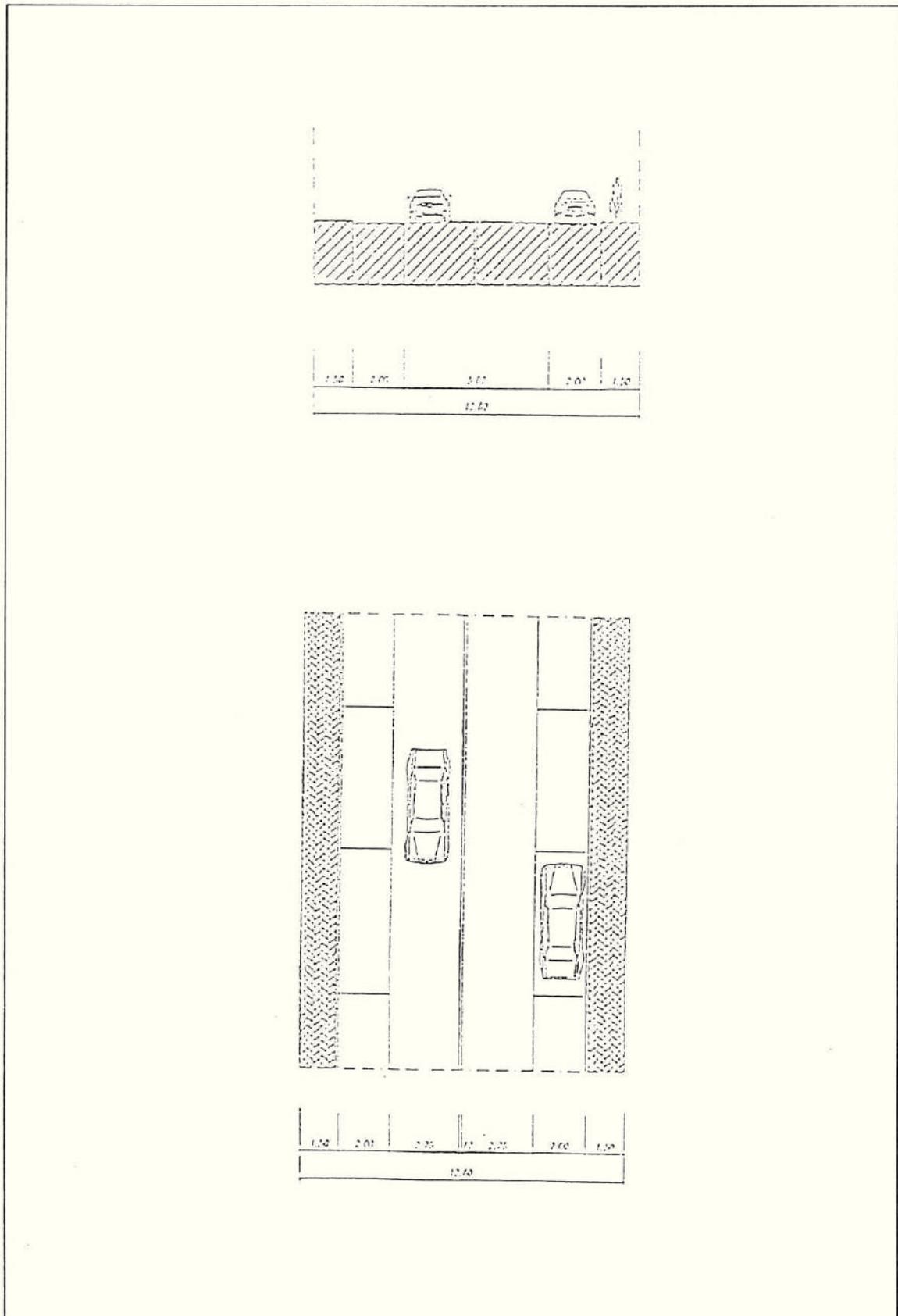
2.1.1 Strade di quartiere, con sosta



2.1.2 Strade di quartiere, senza sosta



2.1.3 Strade locali, con sosta



2.1.4 Strade locali, senza sosta

