

Mobilità

EM3

Strada del quartiere (“Via di spina”)



OBIETTIVI

Dovrà essere:

- progettata con criteri di qualità ambientale e percettivo-paesaggistici;
- ad ampia sezione, ma con carreggiate carrabili al minimo consentito dal codice della strada e con ampie fasce laterali riservate a piste ciclabili, percorsi pedonali e verde;
- progettata per assicurare una circolazione veicolare non veloce ma scorrevole, anche attraverso l'utilizzo di sistemi traffic calming.

Prescrizioni

1. Il tracciato di massima è quello individuato nella tav. POC4a.
2. Per adeguare la velocità dei veicoli alle caratteristiche dei luoghi dovranno essere adottate soluzioni infrastrutturali e tecnologiche di dettaglio.
3. Qualora lo spazio esistente e le distanze e connessioni con i subcomparti confinanti lo permettano, la sezione della strada di quartiere dovrà avere marciapiedi, piste ciclabili e fasce di filtro a verde alberato laterali su entrambi i lati della strada. (fig. 1).
4. Qualora lo spazio esistente lo permetta la pista ciclabile dovrà essere a doppio senso di marcia, su entrambi i lati della strada e posizionata in adiacenza alle previste aree verdi.
5. Va prestata particolare attenzione progettuale nei punti di interazione fra viabilità carrabile - ciclabile - pedonale.
6. Dovranno essere limitate il più possibile le interferenze ai margini della strada e le intersezioni stradali.
7. La fascia a verde di filtro prevista lungo la strada dovrà avere alberature e siepe continua, ed il progetto della strada dovrà essere accompagnato da una relazione attestante la possibilità tecnica di eseguire interventi manutentivi, ordinari o straordinari, alle utenze previste senza che ciò possa arrecare alcun danno alla vegetazione di progetto. La scelta delle specie arboree dovrà orientarsi su quelle dotate di maggior robustezza e solidità strutturale ;
8. I punti di potenziale impatto con gli utenti deboli devono essere segnalati e dotati di alta visibilità.
9. Le soluzioni proposte per i

materiali, gli elementi costruttivi e gli arredi devono presentare elevati standard di qualità sotto tutti i profili: dal disegno, alle prestazioni tecniche, all'efficienza manutentiva;

10. E' vietata la realizzazione di parcheggi a lato strada per le porzioni di strada di quartiere di nuova realizzazione.

11. Le eventuali fermate degli autobus devono essere progettate in sede di PUA in modo da garantire il comfort e la sicurezza delle stesse.

Attenzioni e possibilità

1. Il tracciato potrà essere precisato in sede di PUA.

Normativa di riferimento per la progettazione della mobilità carrabile

- D.Lgs n° 285 del 30/04/1992 e s.m.i. "Nuovo codice della strada."
- D.P.R. n° 495 del 16/12/1992 e s.m.i. "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada."
- D.M. 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade."
- Circolare del Ministero LL.PP. del 8/06/2001 "Linee Guida per le Analisi di Sicurezza delle Strade"
- Direttiva 03/03/1999 "Razionale sistemazione nel sottosuolo degli impianti tecnologici"
- D.M. 10/07/2002 "Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada da adottare per il segnalamento temporaneo."
- D.M. 21/06/2004 "Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale."
- D.M. 19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali";
- D.Lgs n. 35 del 15/03/2011 "Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali."
- Delibera C.C. n° 72182 del 16/12/2003 "Regolamento Comunale del Verde"



Paul Klee - Strada principale e strade secondarie



Fig.1- Sezione Tipo della Strada di Spina con parco sul lato destro.

