



Presidenza del Consiglio dei Ministri



Comune di Pordenone

Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia - DPCM 25/05/2016

Redazione del P.G.T.U. (Piano Generale del Traffico Urbano)

FASE DI PIANO

REGOLAMENTO VIARIO

Novembre 2022

COMMITTENTE	 gestione servizi mobilità spa	Gestione Servizi Mobilità S.p.a. Corso Vittorio Emanuele II 64 - 33170 Pordenone
PROGETTISTA		Ing. Fiorella Honsell Studio Tecnico Ing. Fiorella Honsell e Ing. Roberto Catalano Via Ermada 12/2 - 34151 TRIESTE
COLLABORATORE		Ing. Matteo Colautti Via Caccia 39 - 33100 UDINE

PROGETTO DEL PGTU

REGOLAMENTO VIARIO

1. Disposizioni di carattere generale

I contenuti del presente Regolamento costituiscono elementi prescrittivi del PGTU. Il Regolamento Viario individua, per ogni classe di strade, le caratteristiche, le attrezzature specifiche, le tipologie veicolari ammesse. Per le strade esistenti le prescrizioni andranno rispettate all'atto degli interventi e i singoli requisiti dovranno essere considerati "obiettivi da raggiungere" nello spirito delle direttive ministeriali e nei limiti delle possibilità offerte dai singoli contesti urbani.

La classificazione delle strade è stata effettuata con riferimento all'intero territorio comunale, in modo da garantire la continuità funzionale della maglia viaria, sia entro il centro abitato (strade urbane), che all'esterno (strade extraurbane principali ed extraurbane secondarie). Si conviene comunque che, ai fini del controllo e della gestione delle strade stesse, in corrispondenza delle sezioni ove ha inizio/termine il centro abitato, si passi automaticamente dalla classe indicata nella presente gerarchia alle categorie della viabilità extraurbana. Le categorie delle strade extraurbane corrispondenti alle classi delle strade urbane sono indicate nei titoli dei paragrafi descrittivi di quest'ultime.

Con riferimento alla classificazione funzionale della rete viaria si precisa che, salvo contraria indicazione, il sistema delle precedenza è governato dal principio che la viabilità di classe inferiore è tenuta a rispettare la precedenza nei confronti di quella superiore. Nel caso dell'intersezione tra due strade aventi la stessa classe e salvo diversa segnalazione o organizzazione, vige il principio della precedenza a destra. Per le rotatorie e le miniroatorie vige la regola della precedenza all'anello.

Le caratteristiche strutturali previste dal Codice della Strada, dalle direttive ministeriali, dalle Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade (D.M. 5/11/2001), dalle Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali (D.M. 19/04/2006) e dal presente Regolamento Viario vanno adottate nel caso della viabilità di

progetto, mentre, per le strade esistenti e con particolare riferimento ai casi in cui la morfologia degli ambiti già urbanizzati non consente un'applicazione diretta delle prescrizioni, si ribadisce che sono da considerarsi come "obiettivi da raggiungere" all'atto delle ristrutturazioni delle strade e delle trasformazioni urbanistiche ed edilizie del territorio. Per una miglior interpretazione delle soluzioni progettuali, gli scostamenti dalle normative, che vanno ridotti nella misura possibile, vanno descritti assieme agli accorgimenti integrativi eventualmente introdotti per rendere le soluzioni più sicure. Dal presente Regolamento sono escluse autostrade e strade extraurbane principali a due corsie per senso, per le quali valgono comunque le norme del D.M. 5/11/2001 e del D.M. 19/04/2006.

La progettazione delle infrastrutture ciclabili va condotta nel rispetto del D.L. 30.04.1992 n. 285 e le sue successive modificazioni (Codice della Strada), nonché del Regolamento di esecuzione DPR 495/92, del D.M. 557/99 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili", della legge 11.01.2018 n. 2 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", della L.R. 23.02.2018 n. 8 ed assumendo ad orientamento le Linee Guida per la redazione dei Biciplan emanate dalla Regione FVG, nonché le tipologie illustrate nella Tavola5.1.

2. Strade di scorrimento, strade interquartiere *strade extraurbane secondarie cat. C1/C2*

Benché nella classificazione viaria del Comune di Pordenone si sia fatta una distinzione tra strade di scorrimento e strade interquartiere, avendo assegnato soltanto alla S.S. 13 Pontebbana la categoria delle "strade di scorrimento", si assume per questa struttura semplicemente un maggior rigore nell'applicazione degli standard, rispetto alle strade interquartiere, come nel seguito precisato; in particolare, non si richiede la presenza di due corsie per senso di marcia. La tipologia delle "strade urbane interquartiere" è stata introdotta dalle direttive ministeriali al fine di adattare la classificazione funzionale alle caratteristiche geometriche delle strade esistenti ed alle effettive situazioni di traffico. Questa classe si situa infatti in una posizione intermedia tra le strade di quartiere e quelle di scorrimento.

Tra le funzioni indicate dalle direttive per queste categorie di strade, vi è quella di garantire un adeguato livello di servizio per gli spostamenti a più lunga distanza all'interno del territorio del Comune e per quelli che lo attraversano intercettando il centro abitato.

Per le strade interquartiere, quindi in ambito urbano, la carreggiata è composta da una o più corsie per senso di marcia, delle quali la più esterna o l'unica esistente, come nel caso del presente regolamento, ha larghezza pari a 3.50 m, con banchina in destra pavimentata di larghezza non inferiore a 0.50 m. Le strade urbane di scorrimento devono avere una larghezza della corsia pari a 3.75 m ed una larghezza della banchina in destra pari ad 1.50 m. Nel caso di strade a senso unico con una sola corsia, la larghezza complessiva della corsia più le banchine deve essere non inferiore a 5.50 m, incrementando la corsia sino ad un massimo di 3.75 m e riportando la differenza sulla banchina in destra.

Queste strade sono dotate di marciapiedi laterali di larghezza almeno pari ad 1.50 m, riducibile ad 1.20 m per brevi tratti. Eventuali marciapiedi lungo tratti extraurbani devono avere una larghezza pari ad 1.50 m.

Le strade extraurbane secondarie cat. C1 devono avere una larghezza della corsia pari a 3.75 m e quelle cat. C2 devono avere una larghezza della corsia di 3.50 m; la larghezza delle banchine in destra deve essere rispettivamente pari a 1.50 m ed 1,25 m.

Sia in ambito urbano, che extraurbano, le intersezioni lungo le strade di scorrimento, che contemplano attraversamenti di corsia, devono essere organizzate mediante protezione semaforica oppure mediante rotatoria; sono quindi ammesse le svolte in destra dalle laterali o dagli accessi, ma non quelle a sinistra, che vanno ricondotte nei nodi attrezzati. Le strade interquartiere appartenenti a questa classe devono essere organizzate in modo da gestire le svolte a sinistra mediante: regolamentazione semaforizzata o regolamentazione a rotatoria oppure corsie di accumulo protette da isole di traffico (per le svolte a sinistra dalla principale alle secondarie). Non sono comunque ammesse le svolte a sinistra dalle secondarie alla principale. Ove non sia possibile o non sia opportuno (se le distanze sono troppo ridotte tra due intersezioni contigue) realizzare corsie di accumulo per la svolta a sinistra dalla principale, va previsto comunque l'obbligo di svolta a destra per i veicoli che si immettono dalle laterali o da eventuali accessi ed il divieto di svolta a sinistra anche per quelli che percorrono la principale, riportando quindi tutte le svolte a sinistra nei nodi attrezzati con rotonde alle estremità dei tronchi o su circuiti di circolazione esterni a

queste categorie di strade, con ri-immissioni in corrispondenza di intersezioni regolamentate come sopra evidenziato.

4

Eccezioni a quanto sopra regolamentato possono essere ammesse solo in casi particolari opportunamente motivati.

Sulle strade di scorrimento la sosta non è ammessa all'interno della carreggiata, ma in apposite aree o fasce di sosta laterali, preferibilmente con corsie di manovra ed immissioni ed uscite concentrate con obbligo di manovre in destra. Sulle strade interquartiere, per brevi tratti e particolari contesti urbani, la sosta può essere presente anche a lato della carreggiata, in fila o a pettine, fatti salvi spazi di manovra tra stalli – comunque sempre segnalati – e delimitazione delle corsie di almeno 1,50 m. In ambito extraurbano la sosta è ammessa solo in spazi separati dalla carreggiata con immissioni ed uscite concentrate oppure in piazzole di sosta, sempre con obbligo di manovre in destra per le immissioni e le deviazioni dalla principale.

Sia in ambito urbano, che extraurbano, sono ammesse tutte le componenti di traffico, ma i velocipedi e i pedoni devono transitare su sedi proprie fisicamente separate, destinate a questo scopo. La separazione dalla carreggiata deve essere realizzata con elementi fisici di delimitazione; in ambito extraurbano, questi elementi devono avere una larghezza complessiva di almeno 0.70 m, mentre in ambito urbano possono essere adottati elementi delimitatori aventi minore dimensione trasversale, ma comunque non inferiore a 0.50 m, compresa la segnaletica orizzontale. Le piste ciclabili bi-senso devono avere una larghezza utile pari almeno a 2.50 m, riducibile a 2.00 m per brevi tratti, e, se a senso unico, una larghezza pari ad 1.50 m, riducibile ad 1.20 m per brevi tratti.

Per garantire la continuità delle piste ciclabili alle intersezioni, devono essere previsti "attraversamenti ciclabili" protetti da semaforo, eventualmente del tipo "a chiamata". In alternativa, i ciclisti devono utilizzare gli attraversamenti pedonali più vicini conducendo la bicicletta a mano e, in mancanza di questi, devono attraversare la strada con analogo comportamento a quello del pedone, così come previsto dal C.d.S.

Sulle strade di scorrimento gli attraversamenti di pedoni e ciclisti non possono essere "a precedenza", ma solo protetti da semaforo oppure con la tipologia a livelli sfalsati (sovrappasso o sottopasso), che è quella preferibile. Sulle strade interquartiere, gli attraversamenti per i pedoni devono essere opportunamente segnalati e protetti da isole spartitraffico che consentano l'attraversamento della carreggiata in due fasi, con una

fermata protetta in centro carreggiata e possibilmente con schema “a zeta”. Qualora ciò non sia possibile per motivi legati alle dimensioni trasversali della carreggiata e qualora non sia possibile trovare una posizione diversa, sarà necessario operare interrompendo localmente la categoria della strada e realizzando, contestualmente all'attraversamento pedonale, un intervento di mitigazione della velocità di congrua efficacia, opportunamente segnalato e reso evidente al traffico in transito.

Gli attraversamenti pedonali realizzati come sopra indicato vanno posti in corrispondenza di tutti i nuclei edificati delimitati come "centri abitati", delle fermate del trasporto pubblico, anche in ambito extraurbano, degli edifici scolastici e di altri siti a significativa frequentazione pedonale. E' necessario verificare che la Zone 20 – 30 e Residenziali siano sempre collegate da attraversamenti pedonali posizionati lungo le linee di desiderio degli utenti. Essi vanno utilizzati anche dai ciclisti che si muovono liberamente nelle suddette zone. La distanza massima tra gli attraversamenti pedonali all'interno del centro abitato deve essere di 200 m e quella minima di 100 m. La larghezza minima degli attraversamenti pedonali deve essere di 4.00 m. Scostamenti da questi valori sono possibili in seguito a condizioni geometriche e andamenti dei tracciati particolari.

Sulle strade di scorrimento, per il trasporto pubblico, in caso non vi sia una corsia riservata, devono essere previste piazzole di fermata ubicate all'esterno della corsia. Questo rappresenta un obiettivo cui tendere anche sulle strade interquartiere. La larghezza minima dell'allargamento dei golfi di fermata è di 3.00 m (banchina esclusa) e devono essere previsti degli spazi per l'accostamento e il reinserimento del mezzo pubblico nel flusso secondo le prescrizioni del C.d.S.. A fianco del golfo di fermata deve essere creato un marciapiede di larghezza minima 1,50 m avendo cura di raccordarlo alla rete dei percorsi pedonali più vicini mediante creazione di un percorso protetto realizzato con elementi fisici di delimitazione, per una larghezza complessiva di almeno 0.70 m. Nel caso di fermata nella direzione opposta di marcia, sarà creato un attraversamento pedonale protetto, posizionato in coda ai golfi di fermata o, in caso ciò non sia possibile, ad opportuna distanza dagli spazi di reinserimento del mezzo nella corrente veicolare. Per le strade interquartiere, sono ammesse le fermate in carreggiata, avendo comunque verificata la possibilità che permanga uno spazio libero a fianco del mezzo di almeno 2.75 m.

Per questa categoria di strade non sono ammessi interventi di mitigazione della velocità che comportino variazioni planoaltimetriche della carreggiata, salvo nel caso delle strade

ad unica corsia per senso di marcia, per le quali sono ammesse le “porte urbane” posizionate all’ingresso dei centri abitati, che determinano una deviazione d’asse per il flusso entrante e a condizione che esse siano opportunamente presegnalate, segnalate ed illuminate. Sono inoltre ammesse le “isole salvapedone”, che pure determinano lievi deviazioni d'asse, da impiegarsi in centro abitato, per realizzare attraversamenti protetti. Nel rispetto delle dimensioni trasversali delle corsie, sono infine ammessi accorgimenti ottici finalizzati al contenimento delle velocità, sia in approccio ai centri abitati, che a punti singoli che necessitino di sottolineare una prescrizione di limite di velocità.

Per specifici tratti di attraversamento di centri storici o di nuclei edificati e nelle circostanze sopra richiamate, laddove non sia possibile o opportuno il raggiungimento degli standard dimensionali della carreggiata, è possibile l’adozione di provvedimenti e di soluzioni di organizzazione della sede stradale finalizzate ad indurre la moderazione della velocità, anche introducendo eccezionalmente la tipologia della piattaforma rialzata, con pendenza delle rampe comunque inferiore al 5%. Tutte le riduzioni dimensionali e le anomalie della carreggiata devono essere opportunamente presegnalate, in modo che i conducenti possano adeguare tempestivamente il proprio comportamento. Per questi tratti, dove, di fatto, la categoria della strada viene interrotta, dovrà essere elaborato uno specifico progetto, che dimostri la fattibilità e giustifichi opportunamente l’intervento.

3. Strade locali interzonali e strade locali interzonali con mitigazione della velocità / strade extraurbane secondarie cat. C2

Anche la tipologia delle strade urbane locali interzonali è stata introdotta dalle direttive ministeriali al fine di adattare la classificazione funzionale alle caratteristiche geometriche delle strade esistenti ed alle effettive situazioni di traffico. Questa classe si situa infatti in una posizione intermedia tra le strade di quartiere e quelle locali. Le funzioni prevalenti per questa categoria di strade sono di collegamento tra quartieri confinanti e di completamento della maglia della viabilità principale.

In ambito urbano, per le strade locali interzonali la carreggiata è composta da una corsia per senso di marcia, avente larghezza di 3.00 m con banchina in destra pavimentata di larghezza pari a 0.50 m; lungo i tratti percorsi da mezzi di trasporto pubblico collettivo, la larghezza della corsia deve essere di 3.50 m. Nel caso di strade a senso unico con una sola corsia, la larghezza complessiva della corsia più le banchine deve essere non inferiore a

5.50 m, incrementando la corsia sino ad un massimo di 3.75 m e riportando la differenza sulla banchina in destra.

Le strade extraurbane secondarie cat. C 2 devono avere una larghezza della corsia di 3.50 m e la larghezza della banchina in destra deve essere di 1,25 m.

Nei tratti all'interno del centro abitato, vanno previsti marciapiedi laterali di larghezza almeno pari ad 1.50 m, riducibile ad 1.20 m per brevi tratti. Eventuali marciapiedi lungo tratti extraurbani devono avere una larghezza pari ad 1.50 m.

Le intersezioni lungo le strade appartenenti a questa classe possono ammettere le svolte a sinistra, salvo i casi in cui i volumi di traffico o le geometrie suggeriscano di procedere all'adozione delle soluzioni previste per le strade della categoria di cui al punto 6.2.

In ambito urbano, la sosta è consentita sulla carreggiata, nel rispetto del Codice della Strada e del D.M. 5/11/01, in spazi appositamente predisposti e segnalati coerentemente con la presenza delle intersezioni, degli attraversamenti pedonali, delle zone di fermata dei mezzi pubblici, dei passi carrabili, degli accessi ai distributori di carburante ed, in generale, degli altri elementi di arredo funzionale o comunque presenti lungo le strade. In ogni caso dovranno essere verificate opportune condizioni di visibilità per tutti gli utenti della strada. Per le strade a senso unico e nell'ipotesi in cui si segnalino stalli di parcheggio lungo queste strade, va prevista una fascia libera per il transito dei mezzi, in particolare di quelli di soccorso, di larghezza non inferiore ai 3.00 m, se non percorse da mezzi di trasporto pubblico collettivo, ai 3.50 m per quelle percorse da autobus e autocorriere e ai 6.00 m per quelle a doppio senso, eccezionalmente riducibili a 5.50 m. Nel caso siano segnalati parcheggi lungo i marciapiedi, la banchina si omette.

In ambito extraurbano, per la sosta valgono le medesime disposizioni definite per le strade cat. C 2, di cui al punto 6.2.

Su queste strade sono ammesse tutte le componenti di traffico, ma i velocipedi e i pedoni devono transitare su sedi fisicamente separate, destinate a questo scopo. Se il transito delle biciclette è consentito a doppio senso o comunque avviene in direzione opposta a quello dei veicoli a motore, deve essere adottato un percorso in sede propria e la separazione fisica dalla carreggiata deve essere realizzata con elementi fisici di delimitazione, per una larghezza complessiva di almeno 0.50 m compresa la segnaletica orizzontale. Se invece lo scorrimento delle biciclette è consentito solo a senso unico nella stessa direzione di marcia della corsia carrabile adiacente, è possibile adottare la soluzione

della corsia riservata, separata dalla carreggiata da strisce longitudinali continue. Per brevi tratti queste corsie possono essere rese valcabili.

8

Le piste ciclabili bi-senso devono avere una larghezza utile pari a 2.50 m, riducibile a 2.00 m per brevi tratti; quelle a senso unico devono avere una larghezza pari ad 1.50 m, riducibile ad 1.20 m per brevi tratti. Per garantire la continuità delle piste ciclabili alle intersezioni, non possono comunque essere previsti “attraversamenti ciclabili” segnalati, ovvero a precedenza per il ciclista; i ciclisti dovranno utilizzare gli attraversamenti pedonali conducendo la bicicletta a mano. Se i flussi veicolari sono elevati, è preferibile prevedere anche una protezione con semaforo, anche del tipo a chiamata.

Devono essere previsti attraversamenti segnalati per i pedoni in corrispondenza di tutti i nuclei abitati, delle fermate del trasporto pubblico, degli edifici scolastici e di altri siti a significativa frequentazione pedonale oltre che per connettere e mettere in relazione le Zone 20 – 30 e Residenziali. La distanza massima tra gli attraversamenti pedonali all’interno del centro abitato deve essere di 180 m e quella minima di 80 m. La larghezza minima degli attraversamenti pedonali deve essere di 3.00 m. Su strade a doppio senso e per dimensioni trasversali della carreggiata superiori ai 6.00 m, è raccomandato l’uso di aiuole laterali a protezione degli attraversamenti.

Per il trasporto pubblico devono essere previste le stesse disposizioni definite per le strade di cui al precedente punto 6.2

Per i tratti urbani di attraversamento dei centri storici è possibile l’adozione di provvedimenti e di soluzioni di organizzazione della sede stradale finalizzate ad indurre la moderazione della velocità, anche mediante modificazioni planoaltimetriche della carreggiata – ad esempio piattaforme rialzate (si vedano gli esempi di **Figg. 1, 2a e 2b**), esclusi tuttavia i rallentatori previsti dal C.d.S., che possono essere utilizzati sulle strade locali e solo previa valutazioni del disturbo soprattutto acustico, allorquando non siano possibili altre soluzioni mitigative. I provvedimenti di mitigazione devono possibilmente non essere isolati, bensì organizzati in serie su tratti stradali di significativa estensione, in modo da creare un ambiente complessivamente dotato di provvedimenti di questo genere, al fine di aumentare la leggibilità e il significato dei provvedimenti stessi. Qualora trattasi di provvedimento isolato, è necessario incrementarne la presegnalazione, affinché i conducenti possano per tempo adeguare il proprio comportamento.

In corrispondenza di punti singolari e strettoie è consentita una riduzione delle dimensioni trasversali della carreggiata a doppio senso, fino al limite di 2.75 m per corsia, con banchine in destra di 0.50 m ; può inoltre essere previsto un solo percorso ciclopedonale protetto di larghezza minima 2.00 m, anche in quota con la carreggiata; nel caso non sia possibile ottenere tale sezione trasversale, è da ricercare uno schema di circolazione con “celle a senso unico”. Nel caso di strettoie di lunghezza molto limitata – al massimo 15 – 20 m – può essere adottata la soluzione del senso unico alternato, governato mediante la sola segnaletica nei casi di buona visibilità e governato da impianto semaforico negli altri casi, prevedendo, per il caso del senso unico alternato e per il verso obbligato a dare la precedenza, un congruo spazio di attesa, che consenta un agevole transito nel verso opposto. Tale spazio va previsto per entrambe le direzioni in caso di regolamentazione semaforica.

Tutte le soluzioni devono essere individuate rendendo minime le penalizzazioni al trasporto pubblico e al transito dei mezzi di soccorso, quindi vanno verificate anche in rapporto alla transitabilità di questi veicoli. Tutte le riduzioni dimensionali e le anomalie della carreggiata devono essere opportunamente presegnalate. Su queste strade non è comunque ammessa la circolazione dei pedoni e delle biciclette in promiscuo con il traffico motorizzato, fatta eccezione per le situazioni puntuali, non risolvibili in altra forma, che vanno opportunamente pre-segnalate, dotate di efficaci soluzioni mitigative della velocità e, di fatto, trattate come interruzioni puntuali della classe della strada.



Fig. 1 – Rampe a moderata pendenza, utilizzo di materiali differenziati, presegnalazioni sono possibili anche per risolvere le situazioni di promiscuità tra categorie veicolari sulle strade principali



Fig. 2 a – Esempio di realizzazioni di provvedimenti di mitigazione della velocità facendo ricorso a piattaforme rialzate e materiali differenziati su strade urbane principali



Fig. 2 b – Esempio di realizzazioni di provvedimenti di mitigazione della velocità facendo ricorso a piattaforme rialzate e materiali differenziati su strade urbane principali

4. Strade locali e strade locali con interventi di mitigazione della velocità / strade extraurbane secondarie cat. F1 o F2

Le strade locali sono a servizio diretto degli edifici e sono utilizzate per la parte iniziale e finale degli spostamenti veicolari privati. Nel presente PGTU si assume che tutte le strade locali siano a 30 km/h, salvo diversa segnalazione.

In ambito urbano, la sosta è ammessa nella misura massima possibile, nel rispetto del Codice della Strada e del D.M. 5/11/01. In ambito extraurbano, la sosta è ammessa in appositi spazi, comunque esterni alla banchina.

Su queste strade e in ambito urbano, l'obiettivo è attuare in modo esteso interventi di mitigazione della velocità, che vanno progettati come “insiemi coordinati di provvedimenti”, preferibilmente su intere strade o su insiemi omogenei di esse, portandole alla modalità delle "Zone 20 - 30". Qualora su queste strade si operi con una progettazione avente le caratteristiche della Zona Residenziale (si veda il paragrafo 6.5), per esse si applicano automaticamente quelle disposizioni.

In assenza di una progettazione avente le caratteristiche della Zona Residenziale e fino alla attuazione dei provvedimenti completi relativi alla creazione di Zone 20 – 30 in ambito urbano (si veda il paragrafo 6.5) , valgono le seguenti prescrizioni.

La carreggiata è composta da una corsia per senso di marcia, di larghezza almeno pari a 2.75 m, con banchina pavimentata di larghezza pari a 0.25 m e con marciapiedi laterali di larghezza almeno pari ad 1.50 m. Nei casi di strade a doppio senso sulle quali è prevista la sosta ai lati, lungo i marciapiedi, va omessa la banchina pavimentata. Nel caso di strade a senso unico con una sola corsia, la larghezza complessiva della corsia più le banchine deve essere non inferiore a 5.50 m, incrementando la corsia sino ad un massimo di 3.75 m e riportando la differenza sulla banchina in destra. Questa prescrizione si riferisce, in particolare, alle strade ove transita, in assenza di altra soluzione, il trasporto pubblico. Negli altri casi, dove l'edificato esistente non lo consenta e per brevi tratti segnalati, la banchina può essere ridotta. Se è prevista la sosta ai lati e se non è previsto il transito dei mezzi del trasporto pubblico, la corsia di marcia deve avere almeno 3.00 m di larghezza, viceversa la corsia deve avere una larghezza almeno di 3.25 m.

Di norma, le strade locali non sono destinate al trasporto pubblico ma, qualora non possa essere trovata una soluzione diversa, deve quindi essere garantita la transitabilità del percorso escludendo eventualmente la sosta e tenendone conto nella configurazione delle sedi stradali. Particolare attenzione va fatta in corrispondenza delle curve, affinché la sosta non impedisca la manovra.

Le strade extraurbane secondarie cat. F1 devono avere una corsia di larghezza pari a 3.50 m e una banchina di larghezza pari a 1.00 m, mentre quelle di cat. F2 devono avere una

corsia di larghezza pari a 3.25 m, con banchina sempre pari ad 1.00 m. Nel caso vi siano tratti con marciapiedi, essi devono avere una larghezza minima di 1.20 m.

12

In ambito urbano, nell'ipotesi in cui non sia fisicamente possibile realizzare due marciapiedi di larghezza almeno pari ad 1.20 m, queste strade possono essere munite di un solo marciapiede, realizzando opportuni attraversamenti pedonali segnalati per il raccordo dei percorsi pedonali. Nei casi in cui neppure ciò sia possibile, vanno sempre adottati provvedimenti di moderazione del traffico nell'ambito di un progetto di Zone 20 - 30. Su queste strade il trasporto ciclistico avviene in promiscuo con il traffico motorizzato, salvo particolari casi in cui le geometrie del tracciato, le condizioni di visibilità, l'organizzazione complessiva della carreggiata, le necessità specifiche di protezione o i livelli del traffico rendano comunque opportuna l'istituzione di un percorso protetto, anche in promiscuo con i pedoni.

5. Strade locali appartenenti a Zone Residenziali e a Zone 20 - 30 km/h

Nelle Zone Residenziali le strade sono a servizio diretto della residenza. Per queste strade valgono tutte le regole espresse per la precedente classe di strade, ma, poiché i provvedimenti di moderazione del traffico (accorgimenti strutturali che inducono un effettivo rallentamento nei movimenti veicolari) sono finalizzati a determinare velocità particolarmente contenute, per queste strade vale il principio degli "spazi condivisi", nei quali la precedenza è data alla categoria più debole, quindi al pedone, rispetto a biciclette e veicoli e alla bicicletta rispetto ai veicoli. Per queste strade non vi è la necessità di separare fisicamente le diverse categorie di utenti. Si sconsiglia l'uso di frangivelocità trasversali alla carreggiata, in quanto suscettibili di innalzare l'inquinamento acustico, applicando in modo estensivo i provvedimenti di alterazione planoaltimetrica. In queste zone le regole di progettazione comprendono soluzioni atte ad interrompere i percorsi di attraversamento, ancorché a bassa velocità, comprendono invece l'uso esteso dei sensi unici alternati, la presenza, in carreggiata, di elementi di arredo, di ambiti fruibili per la vita di relazione, di piccoli spazi – gioco e di zone di verde.

Nelle Zone 20 – 30 le strade devono essere sempre dotate di "porte d'ingresso" ben visibili con segnaletica indicante le regole da seguire all'interno (si veda la **Fig. 3**); il transito è consentito a tutte le categorie di utenti in modo promiscuo, la precedenza è in destra alle intersezioni e l'applicazione dei provvedimenti di mitigazione della velocità è estensiva, ma

gli arredi e gli spazi dedicati alla vita di relazione vanno adattati alle funzioni e alle caratteristiche della zona stessa, che possono comprendere ambiti ove hanno sede servizi di utilità collettiva, scuole, distretti sanitari, punti vendita di quartiere ed inoltre zone di alta valenza commerciale diffusa e di ritrovo come quelle dell'ipercentro. In questi casi, le organizzazioni della carreggiata e gli arredi vanno progettati anche con la finalità di riqualificare il contesto e di favorire lo sviluppo delle attività commerciali e dei pubblici esercizi, coinvolgendo gli operatori nella realizzazione degli interventi, anche attraverso forme partecipative di natura economica.

Su queste strade va comunque garantita l'accessibilità per operazioni di soccorso e di emergenza, ma non è ammessa la circolazione di mezzi di massa complessiva a pieno carico superiore a 3.5 t, salvo specifica motivata deroga temporanea concessa dalla Vigilanza Urbana e non è prevista la circolazione dei mezzi del trasporto pubblico collettivo. Per questa categoria di strade vanno predisposti specifici piani di dettaglio e progetti tesi ad individuare le soluzioni finalizzate a rafforzare le funzioni specifiche di questa viabilità, a limitare la velocità dei mezzi a motore ed a valorizzare il contesto.



Fig. 3 – Segnaletica presso una “porta” di una Zona20

6. Spazi destinati alla sosta

La delimitazione degli stalli di sosta è effettuata mediante il tracciamento sulla pavimentazione di strisce della larghezza di 12 cm formanti un rettangolo, oppure con strisce di delimitazione ad L o a T, indicanti l'inizio, la fine o la suddivisione degli stalli entro i quali dovrà essere parcheggiato il veicolo.

La delimitazione degli stalli di sosta mediante strisce è obbligatoria ovunque gli stalli siano disposti a spina (con inclinazione di 45° rispetto all'asse della corsia adiacente agli stalli) ed a pettine (con inclinazione di 90° rispetto all'asse della corsia adiacente agli stalli); è consigliata quando gli stalli sono disposti longitudinalmente (parallelamente all'asse della corsia adiacente agli stalli).

I colori delle strisce di delimitazione degli stalli di sosta sono:

- bianco per gli stalli di sosta non a pagamento;
- azzurro per gli stalli di sosta a pagamento;
- giallo per gli stalli di sosta riservati.

Gli stalli di sosta riservati devono portare l'indicazione, mediante iscrizione o simbolo, della categoria di veicolo cui lo stallo è riservato.

Parcheggi

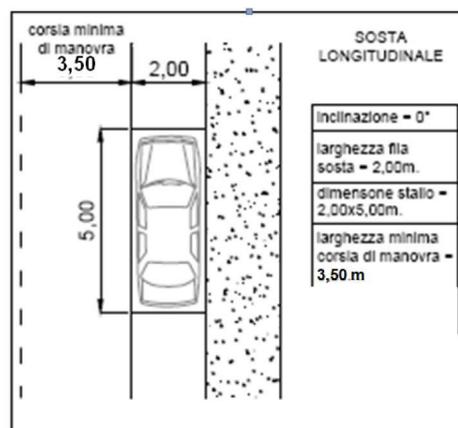
Gli stalli devono essere delimitati con segnaletica orizzontale; la larghezza della fascia stradale dipende dal tipo di sosta presente.

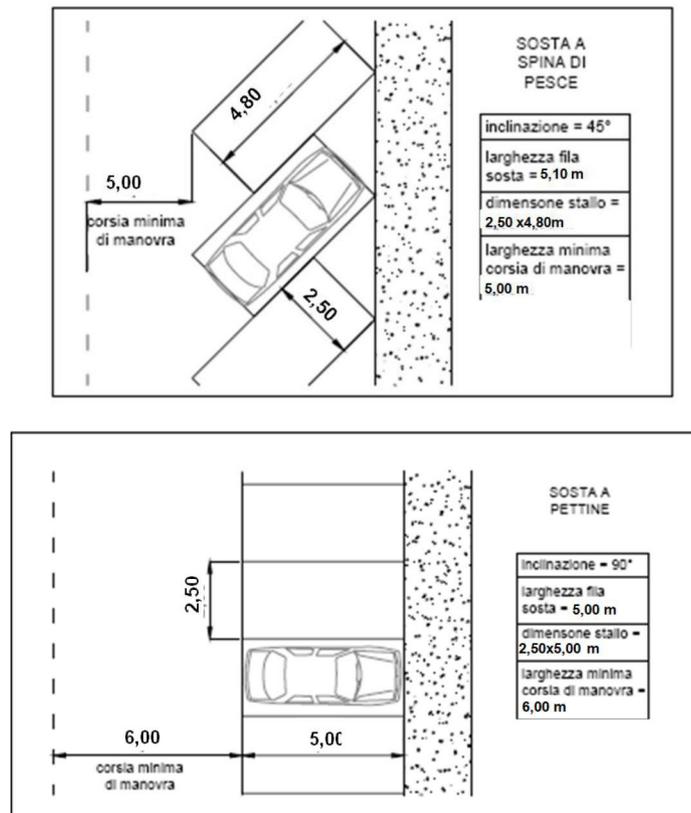
Al fine di rendere più agevoli le manovre di immissione ed uscita dagli stalli e anche per rispettare la vigente normativa di settore, le dimensioni minime degli stalli sono le seguenti:

- Per stalli perpendicolari alla corsia di manovra: 2,50 m per 5,00 m;
- Per stalli paralleli alla corsia di manovra: 2,00 m per 5,00 m;
- Per stalli inclinati di 45° alla corsia di manovra: 2,50 m per 4,80 m.

Le corsie di manovra devono avere un modulo di corsia minimo di 3,50 m per la sosta parallela al senso di marcia, di 6,00 m per la sosta perpendicolare al senso di marcia e di 5,00 m per la sosta a 45° rispetto al senso di marcia, quindi i corselli di manovra per la sosta perpendicolare al senso di marcia o inclinata di 45° rispetto al senso di marcia è meglio che siano a senso unico anche per ridurre la pericolosità delle manovre di uscita dagli stalli.

Sono vietate la fermata e la sosta in corrispondenza delle aree d'intersezione e in prossimità delle stesse a meno di 5 metri dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, salvo diversa segnalazione.





Tipologie e caratteristiche degli stalli di sosta

6.1. Parcheggi per disabili

Gli stalli di sosta riservati alle persone invalide devono essere delimitati da strisce gialle e contrassegnati sulla pavimentazione dall'apposito simbolo; devono, inoltre, essere affiancati da uno spazio libero necessario per consentire l'apertura dello sportello del veicolo nonché la manovra di entrata e di uscita dal veicolo, ovvero per consentire l'accesso al marciapiede.

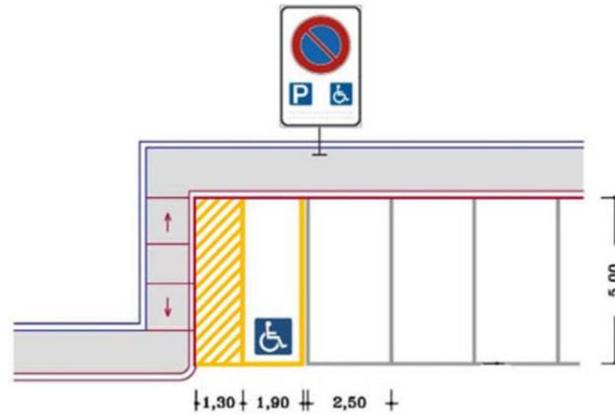
Il D.M. 14 giugno 1989, n° 236 (inerente alle prescrizioni per il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche) e successivamente il D.P.R. 16 settembre 1996, n° 503 forniscono specifiche indicazioni sugli spazi minimi per la sosta dei veicoli degli utenti disabili.

Nelle aree di parcheggio devono essere previsti, nella misura di 1 ogni 50 o frazione di 50, posti auto riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili (Capo IV "Specifiche e soluzioni tecniche" punto 8.2.3. "Parcheggi" del D.M. 14 giugno 1989, n° 236).

- Per gli stalli perpendicolari alla corsia di manovra lo stallo deve essere di 1,90 m per 5,00 m e lo spazio a fianco dello stallo deve essere di 1,30 m per 5,00 m;

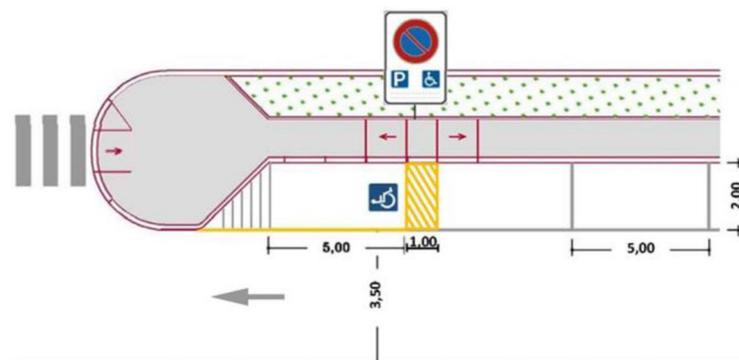
16

Esempio di parcheggi a pettine



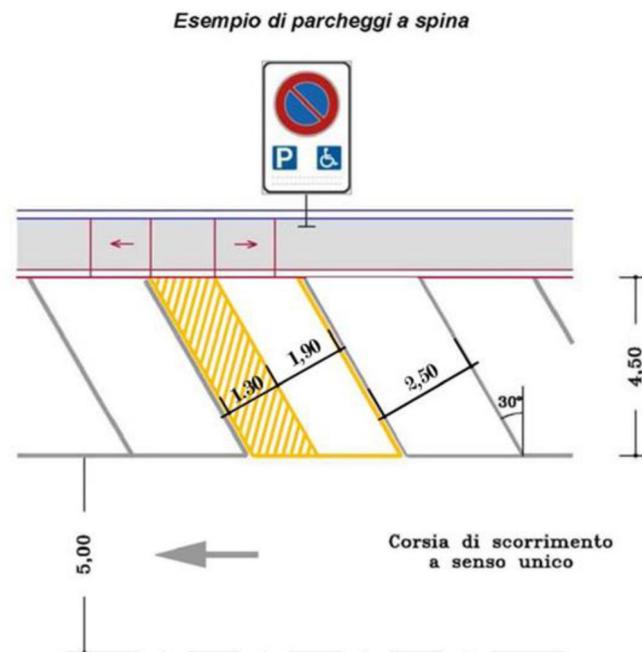
Stalli per disabili perpendicolari alla corsia di manovra

- Per gli stalli paralleli alla corsia di manovra lo stallo deve essere di 2,00 m per 5,00 m e lo spazio dietro lo stallo deve essere di 2,00 m per 1,00 m;



Stalli per disabili paralleli alla corsia di manovra

- Per gli stalli inclinati di 45° e 30° alla corsia di manovra lo stallo deve essere di 1,90 m per 4,80 m e lo spazio a fianco dello stallo deve essere di 1,30 m per 4,80 m.



Resta inteso che le dimensioni riportate sono quelle minime previste.

Lo spazio di sosta per l'auto di un disabile, se disposto longitudinalmente alla carreggiata, deve avere una lunghezza tale da consentire il passaggio di una persona su una sedia a ruote tra un veicolo e l'altro, perciò non può essere inferiore a 6,00 metri (Art. 10 "Parcheggi" del D.P.R. 16 settembre 1996, n° 503). Le soluzioni più razionali per i parcheggi per disabili sono quelle disposte a pettine (90°) o a spina (30°), di cui l'ampiezza dello stallo non deve essere inferiore a 3,20 metri.

I posti auto riservati, opportunamente segnalati, devono essere posizionati in aderenza ai percorsi pedonali e nelle vicinanze dell'accesso dell'edificio o dell'attrezzatura per cui vengono predisposti (Capo IV "Specifiche e soluzioni tecniche" punto 8.2.3. "Parcheggi" del D.M. 14 giugno 1989, n° 236).

6.2. Parcheggi per motocicli e ciclomotori

Per gli stalli di sosta dei cicli e motocicli le dimensioni standard sono pari a m 1,00 di larghezza e m 2,00 di lunghezza. Sono disposti rispetto alla sede stradale in maniera longitudinale, a pettine o a spina, tentando di accorparsi - per quanto utile e possibile - secondo i moduli degli stalli di sosta delle autovetture.

Se tali stalli sono inseriti sul marciapiede, deve essere previsto il corsello di larghezza minima di 1 m per separare il flusso pedonale da quello dei motocicli e ciclomotori. In tal caso occorre segnalare con pannelli integrativi la prescrizione "motocicli e ciclomotori spinti a mano ed a motore spento". Tali pannelli integrativi sono da installare sui marciapiedi.

Qualora tali stalli di sosta non siano direttamente accessibili dalla strada, i pannelli di

disciplina della sosta e di modalità di accesso alla stessa devono essere posizionati in prossimità dei varchi di transito dalla strada al marciapiede (es. rampe dei passi carrabili, rampe per il superamento delle barriere architettoniche dagli attraversamenti pedonali ai marciapiedi). 18

7. Disciplina del verde su aree pubbliche

Alberi, siepi ed aiuole, devono essere realizzati in modo da non diminuire la visibilità dei conducenti dei veicoli (D.Lsg. 285/92, art.18).

Le sistemazioni a verde non devono restringere la carreggiata, e permane l'obbligo di mantenere libero il marciapiede per una larghezza minima di 1,50 m.

Le alberature devono essere mantenute e curate periodicamente, in modo da non creare intralcio alla visibilità della segnaletica.

Anche lungo i percorsi pedonali o ciclabili, siepi o cespugli, dovranno mantenere un'altezza inferiore ai 2,20 m.

I proprietari confinanti hanno l'obbligo di mantenere le siepi in modo da non restringere o danneggiare la strada e di tagliare i rami che si protendono oltre il confine stradale e che nascondono la segnaletica o che ne compromettono comunque la leggibilità dalla distanza e dall'angolazione necessarie (D.Lsg. 285/92, art.29).

8. Accessi e passi carrabili

Gli accessi ai passi carrabili devono essere di conformazione tale che il veicolo (per le relative operazioni di ingresso) non debba sostare sulla carreggiata e che non venga ad interrompersi la continuità del piano di calpestio dei marciapiedi (condizione quest'ultima da rispettare fintantoché l'ingresso non riguardi aree di sosta di capacità superiore ai 15 posti-auto).

Il passo carraio per una autorimessa ad uso privato dovrà essere arretrato di almeno 5,00 m rispetto al limite della carreggiata o di 5,00 m rispetto al limite esterno del marciapiede.

Nel caso di un'autorimessa ad uso pubblico con un numero di posti auto minore o uguale a 15, il passo carraio (ovvero la sbarra per l'accesso all'autorimessa) dovrà essere arretrato di almeno 10,00 m rispetto al limite esterno del marciapiede.

Nel caso di una autorimessa ad uso pubblico con un numero di posti auto maggiore di 15, l'arretramento del passo carraio (ovvero la sbarra per l'accesso all'autorimessa) dovrà essere valutato di volta in volta, ovvero potrà anche essere richiesta una specifica corsia di accumulo per gli autoveicoli che si accingono ad entrare nella stessa autorimessa. Detta corsia di accumulo dovrà essere posta all'esterno del Confine Stradale (fasce di pertinenze escluse). Per la definizione del Confine Stradale si veda il successivo capitolo delle fasce di rispetto per l'edificazione all'interno e fuori dai centri abitati.

L'apertura di passi carrabili su strade di quartiere deve rientrare nella casistica delle strade locali, ovvero i passi carrabili possono essere direttamente sulla sede stradale, purché si rispettino le condizioni previste dall'articolo 46 del D.P.R. 495/1992. 19

La larghezza minima dei passi carrabili per le autorimesse ad uso privato con capacità di sosta maggiore di 15 posti auto deve essere di almeno 6,00 metri.

La larghezza minima dei passi carrabili per le autorimesse ad uso privato con capacità di sosta minore o uguale a 15 posti auto deve essere di almeno 4,00 metri.

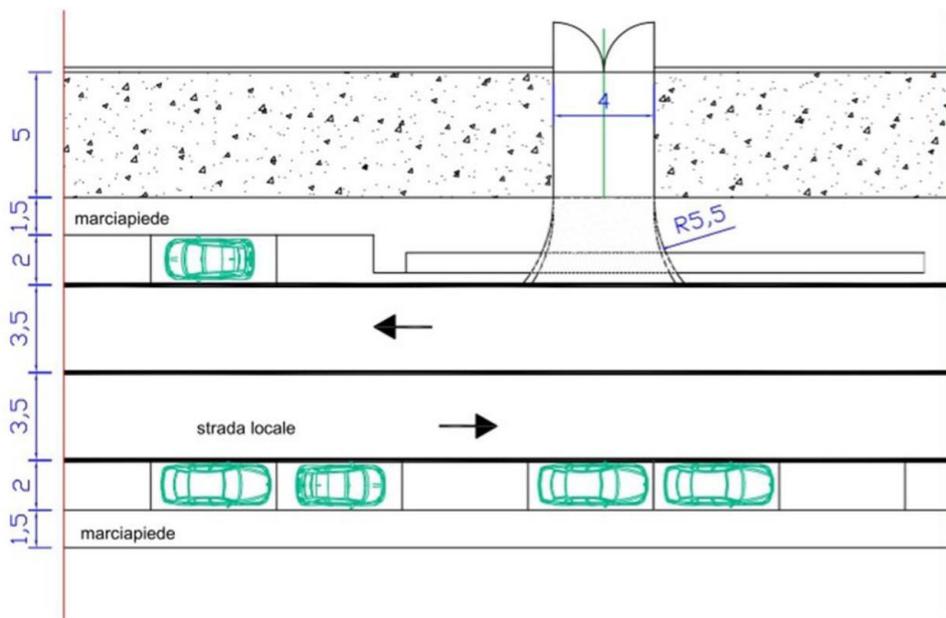
A tali misure minime fanno eccezione i passi carrabili da realizzare in tessuti edilizi consolidati o storici per i quali le misure minime dei passi carrabili saranno di volta in volta stabilite sulla base di un'analisi di tipo architettonico e di una valutazione di compatibilità viabilista da parte del competente Comando di Polizia Municipale.

La larghezza minima dei passi carrabili per le autorimesse con capacità di sosta maggiore di 15 posti auto destinati ad uso pubblico deve essere di almeno 8,00 metri.

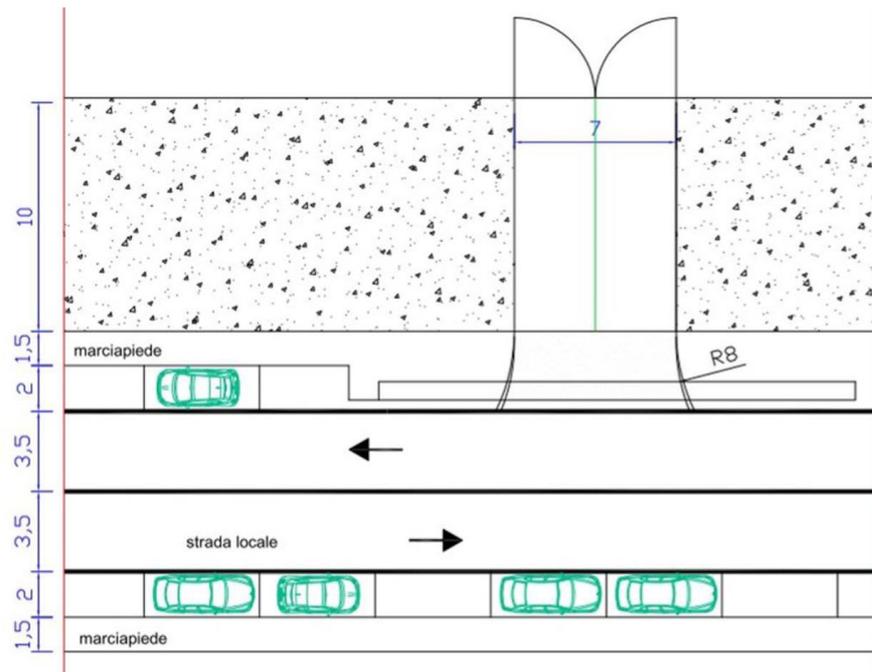
La larghezza minima dei passi carrabili per le autorimesse con capacità di sosta minore o uguale a 15 posti auto destinati ad uso pubblico deve essere di almeno 7,00 metri.

Il raggio di curvatura interno del raccordo del passo carraio per una autorimessa ad uso privato deve essere di almeno 5,50 metri.

Il raggio di curvatura interno del raccordo del passo carraio per una autorimessa ad uso pubblico deve essere di almeno 8,00 metri.



Passo carraio autorimessa ad uso privato – capacità di sosta minore o uguale a 15



Passo carraio autorimessa ad uso pubblico - capacità di sosta minore o uguale a 15

Sulle strade di scorrimento e di quartiere i passi carrabili devono essere raggruppati mediante, in genere, l'apposizione di idonei spartitraffico longitudinali rialzati, i cui varchi di entrata e di uscita sono posti a distanza (tra loro e con le intersezioni) non minore a 100 m per le strade di scorrimento ed a 30 m per le strade di quartiere. Sulle strade locali i passi carrabili devono presentare una distanza minima dalle intersezioni stradali non inferiore ai 12 m.

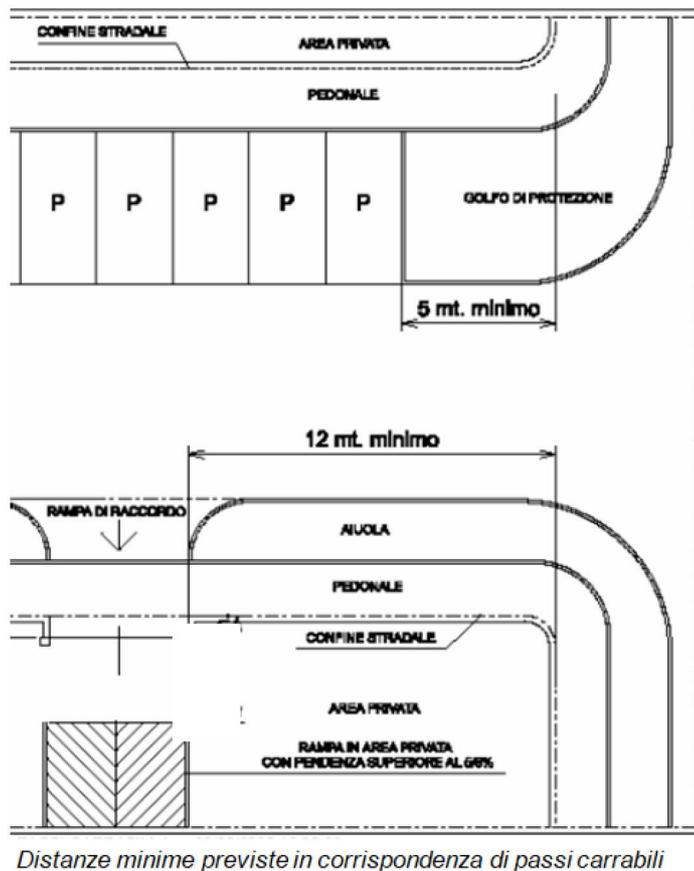
In corrispondenza dei passi carrabili devono essere realizzate zone di visibilità adeguate per l'avvistamento reciproco dei veicoli ed, in particolare, i passi carrabili non debbono essere localizzati su zone di incanalamento, né tantomeno su intersezioni.

Procedura autorizzativa

L'apertura dei nuovi passi carrabili o la modifica di quelli esistenti è sottoposta ad autorizzazione del Comune previa domanda da parte dell'interessato.

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 da parte dell'Ufficio competente.

I comuni hanno la facoltà di autorizzare distanze inferiori a quelle fissate al comma 2, lettera a) dell'art.46 del Regolamento di esecuzione ed attuazione del nuovo Codice della strada, per i passi carrabili già esistenti alla data di entrata in vigore del presente regolamento, nel caso in cui sia tecnicamente impossibile procedere all'adeguamento previsto dal codice.



ALLEGATI – TAVOLE DEL PGTU

TAV. P1, “Classificazione funzionale di piano e schema di circolazione – Quadro d’insieme”

TAVV. P1A, P1B, P1C, P1D, P1E “Classificazione funzionale di piano e schema di circolazione – Parti I, II, III, IV, V”

TAV. 5.1 “Tipologie di piste ciclabili”

TAV. 5.3 “Tipologie di attraversamenti pedonali protetti su piattaforma rialzata”

Legenda

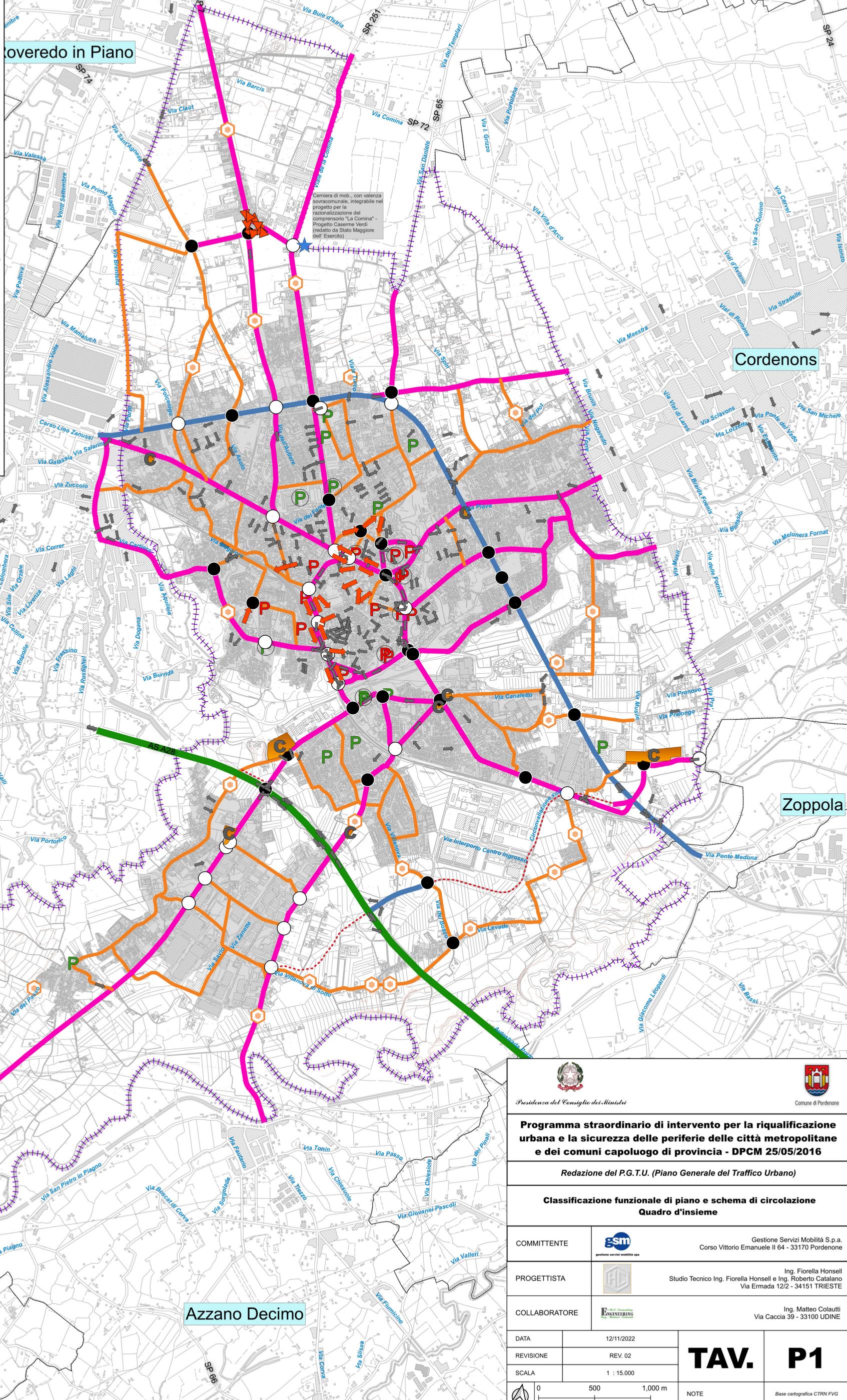
- Confini Comunali
- Centro abitato

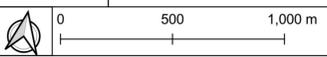
Parcheggi Concentrati

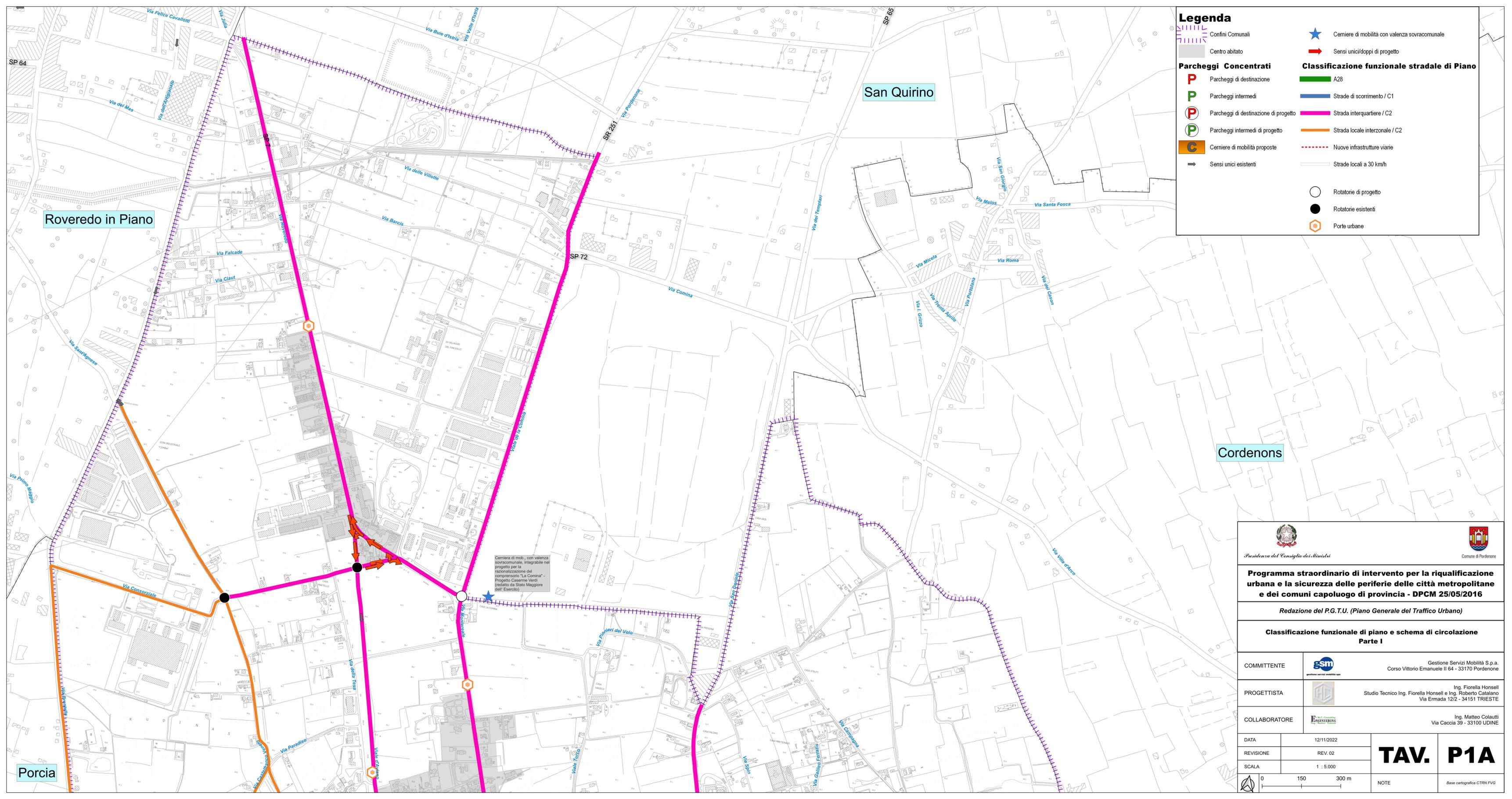
- Parcheggi di destinazione
- Parcheggi intermedi
- Parcheggi di destinazione di progetto
- Parcheggi intermedi di progetto
- Cerniere di mobilità proposte
- Cerniere di mobilità con valenza sovracomunale
- Sensi unici esistenti
- Sensi unici/doppi di progetto

Classificazione funzionale stradale di Piano

- A28
- Strade di scorrimento / C1
- Strada interquartiere / C2
- Strada locale interzonale / C2
- Nuove infrastrutture viarie
- Strade locali a 30 km/h
- Rotatorie di progetto
- Rotatorie esistenti
- Porte urbane



 Presidenza del Consiglio dei Ministri		 Comune di Pordenone	
Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia - DPCM 25/05/2016			
Redazione del P.G.T.U. (Piano Generale del Traffico Urbano)			
Classificazione funzionale di piano e schema di circolazione Quadro d'insieme			
COMMITTENTE		Gestione Servizi Mobilità S.p.a. Corso Vittorio Emanuele II 64 - 33170 Pordenone	
PROGETTISTA		Ing. Fiorella Honsell Studio Tecnico Ing. Fiorella Honsell e Ing. Roberto Catalano Via Ermada 12/2 - 34151 TRIESTE	
COLLABORATORE		Ing. Matteo Colautti Via Caccia 39 - 33100 UDINE	
DATA	12/11/2022	TAV. P1	NOTE
REVISIONE	REV. 02		
SCALA	1 : 15.000		
		Base cartografica CTRN FVG	



Legenda

- Confini Comunali
- Centro abitato
- Parcheggi Concentrati**
- Parcheggi di destinazione
- Parcheggi intermedi
- Parcheggi di destinazione di progetto
- Parcheggi intermedi di progetto
- Cerniere di mobilità proposte
- Sensi unici esistenti
- Cerniere di mobilità con valenza sovracomunale
- Sensi unici/doppi di progetto
- Classificazione funzionale stradale di Piano**
- A28
- Strade di scorrimento / C1
- Strada interquartiere / C2
- Strada locale interzonale / C2
- Nuove infrastrutture viarie
- Strade locali a 30 km/h
- Rotatorie di progetto
- Rotatorie esistenti
- Porte urbane

Roveredo in Piano

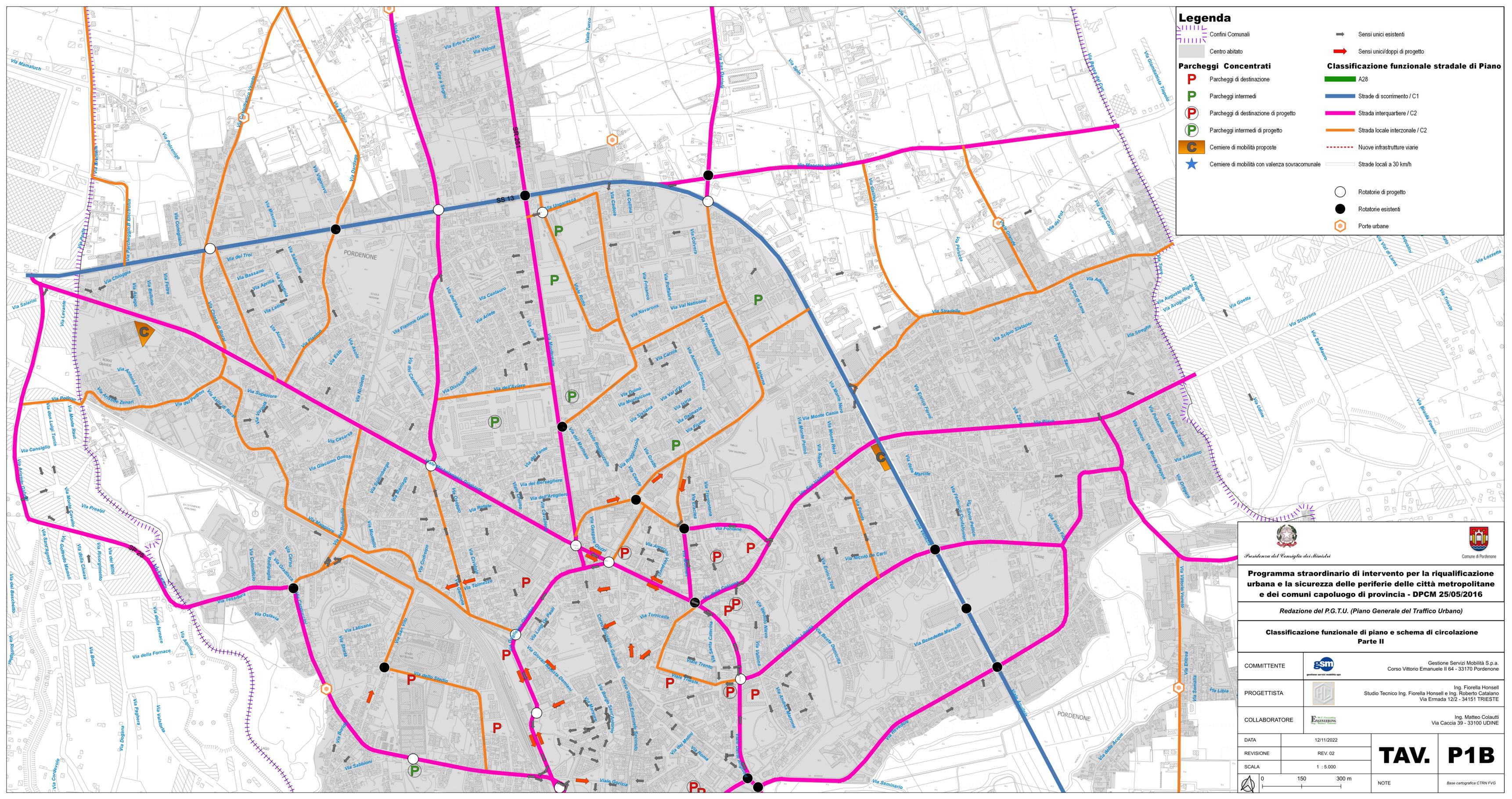
San Quirino

Cordenons

Porcia

Cerniera di mob. con valenza sovracomunale, integrabile nel progetto per la razionalizzazione del comprensorio "La Comina" - Progetto Casarme Verdi (redatto da Stato Maggiore dell'Esercito)

<p><i>Presidenza del Consiglio dei Ministri</i></p> <p>Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia - DPCM 25/05/2016</p>	
<p><i>Redazione del P.G.T.U. (Piano Generale del Traffico Urbano)</i></p>	
<p>Classificazione funzionale di piano e schema di circolazione Parte I</p>	
COMMITTENTE	<p style="font-size: small;">Gestione Servizi Mobilità S.p.a. Corso Vittorio Emanuele II 64 - 33170 Pordenone</p>
PROGETTISTA	<p style="font-size: small;">Ing. Fiorella Honsell Studio Tecnico Ing. Fiorella Honsell e Ing. Roberto Catalano Via Ermada 12/2 - 34151 TRIESTE</p>
COLLABORATORE	<p style="font-size: small;">Ing. Matteo Colautti Via Caccia 39 - 33100 UDINE</p>
DATA	12/11/2022
REVISIONE	REV. 02
SCALA	1 : 5.000
NOTE	<p>TAV. P1A</p> <p style="font-size: x-small;">Base cartografica CTRN FVG</p>



Legenda

- Confini Comunali
- Centro abitato
- Parcheggi Concentrati
 - P Parcheggi di destinazione
 - P Parcheggi intermedi
 - P Parcheggi di destinazione di progetto
 - P Parcheggi intermedi di progetto
 - C Cerniere di mobilità proposte
 - ★ Cerniere di mobilità con valenza sovracomunale
- Sensi unici esistenti
- Sensi unici/doppi di progetto
- Classificazione funzionale stradale di Piano
 - A28
 - Strade di scorrimento / C1
 - Strada interquartiere / C2
 - Strada locale interzonale / C2
 - Nuove infrastrutture viarie
 - Strade locali a 30 km/h
- Rotatorie di progetto
- Rotatorie esistenti
- Porte urbane




Presidenza del Consiglio dei Ministri
Comune di Pordenone

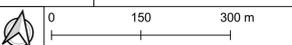
Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia - DPCM 25/05/2016

Redazione del P.G.T.U. (Piano Generale del Traffico Urbano)

Classificazione funzionale di piano e schema di circolazione
Parte II

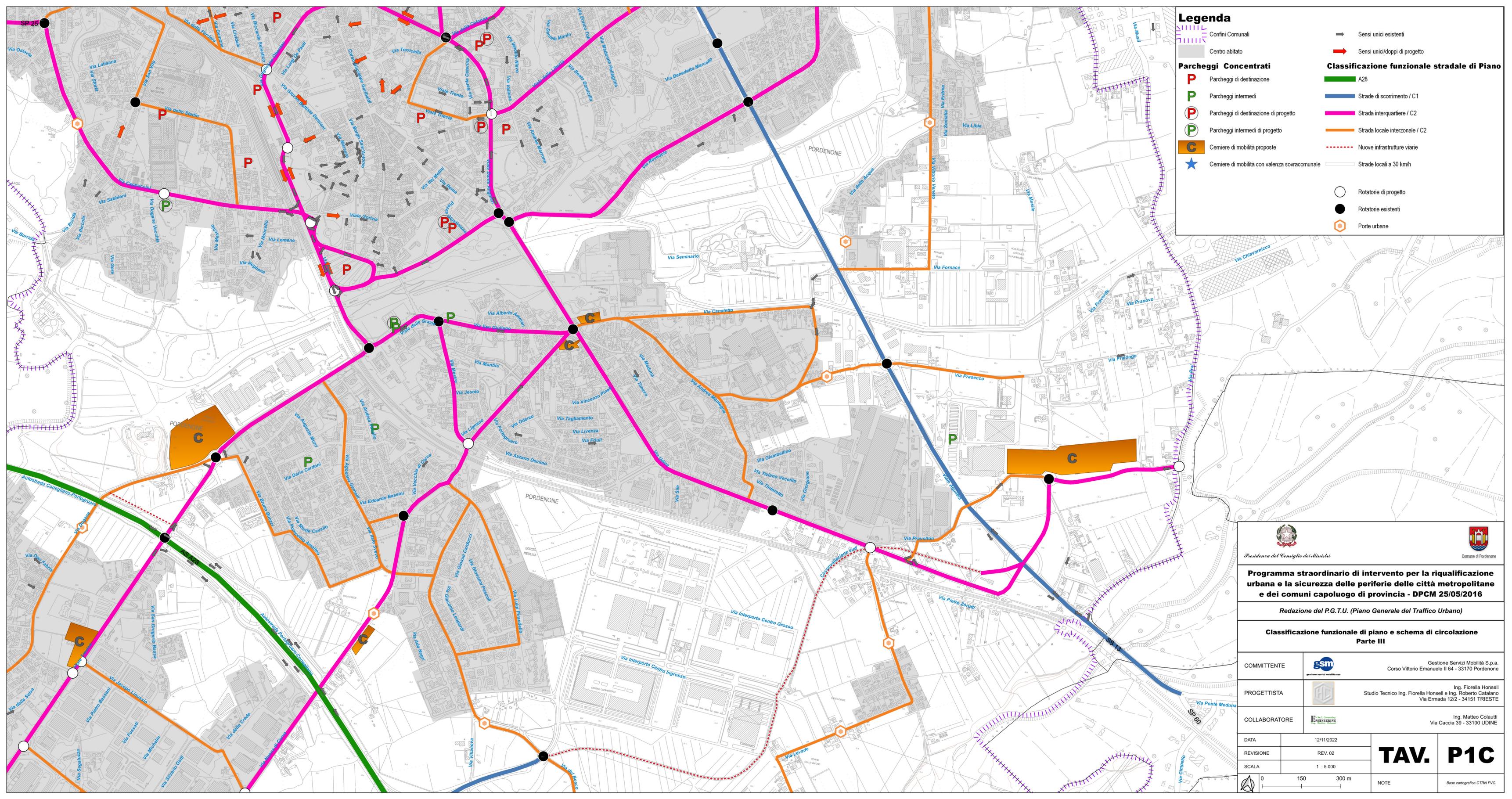
COMMITTENTE		Gestione Servizi Mobilità S.p.a. Corso Vittorio Emanuele II 64 - 33170 Pordenone
PROGETTISTA		Ing. Fiorella Honsell Studio Tecnico Ing. Fiorella Honsell e Ing. Roberto Catalano Via Ermada 12/2 - 34151 TRIESTE
COLLABORATORE		Ing. Matteo Colautti Via Caccia 39 - 33100 UDINE

DATA	12/11/2022	TAV. P1B
REVISIONE	REV. 02	
SCALA	1 : 5.000	



NOTE

Base cartografica CTRN FVG



Legenda

- Confini Comunali
- Centro abitato
- Parcchi Concentrati
 - P: Parcheggi di destinazione
 - P: Parcheggi intermedi
 - P: Parcheggi di destinazione di progetto
 - P: Parcheggi intermedi di progetto
 - C: Cerniere di mobilità proposte
 - ★: Cerniere di mobilità con valenza sovcomunale
- Sensi unici esistenti
- Sensi unici/doppi di progetto
- Classificazione funzionale stradale di Piano
 - A28
 - Strade di scorrimento / C1
 - Strada interquartiere / C2
 - Strada locale interzonale / C2
 - Nuove infrastrutture viarie
 - Strade locali a 30 km/h
- Rotatorie di progetto
- Rotatorie esistenti
- Porte urbane




Presidenza del Consiglio dei Ministri
Comune di Pordenone

Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia - DPCM 25/05/2016

Redazione del P.G.T.U. (Piano Generale del Traffico Urbano)

**Classificazione funzionale di piano e schema di circolazione
Parte III**

COMMITTENTE		Gestione Servizi Mobilità S.p.a. Corso Vittorio Emanuele II 64 - 33170 Pordenone
PROGETTISTA		Ing. Fiorella Honsell Studio Tecnico Ing. Fiorella Honsell e Ing. Roberto Catalano Via Ermada 12/2 - 34151 TRIESTE
COLLABORATORE		Ing. Matteo Colautti Via Caccia 39 - 33100 UDINE

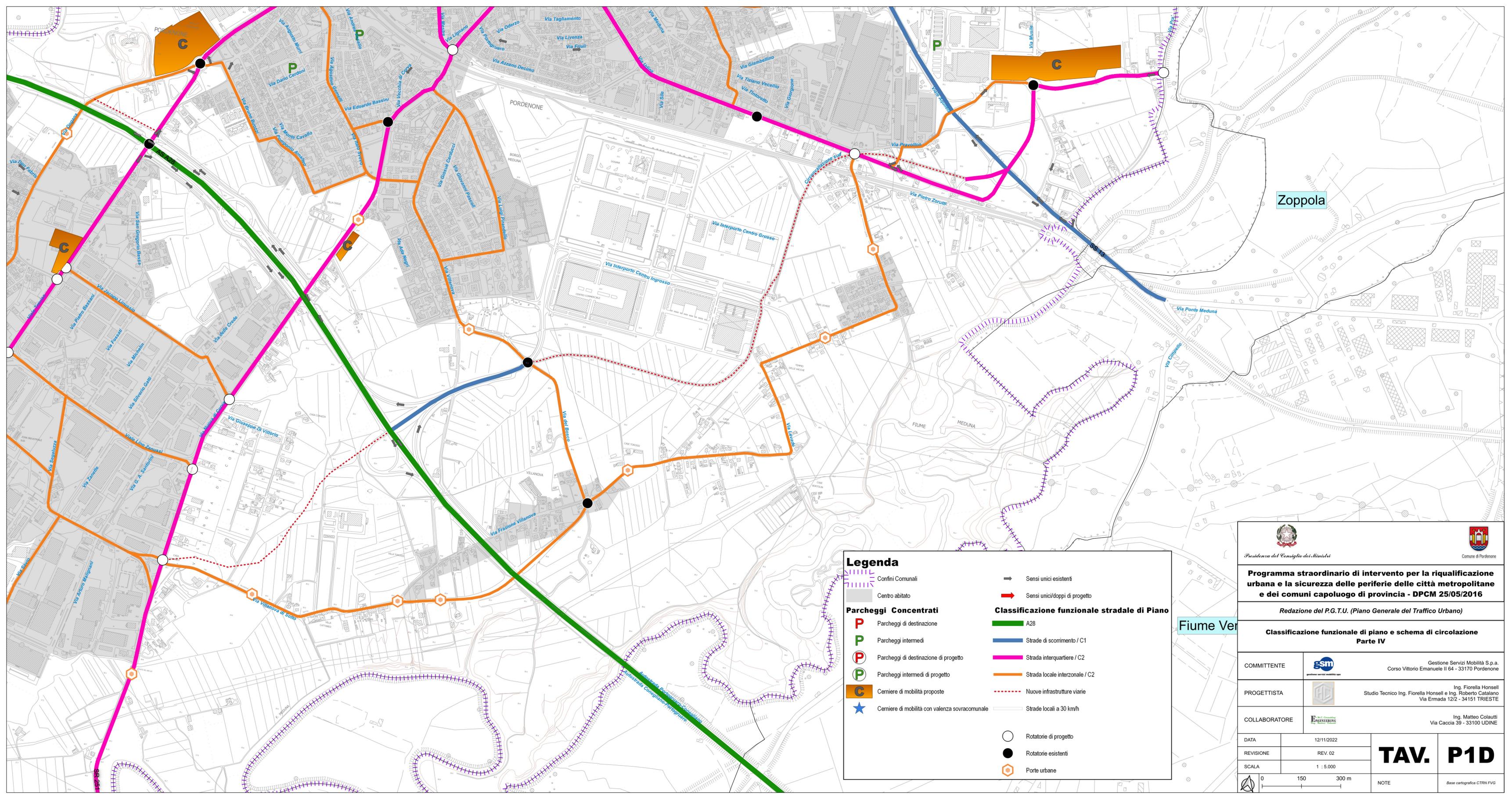
DATA	12/11/2022	TAV. P1C
REVISIONE	REV. 02	
SCALA	1 : 5.000	



0 150 300 m

NOTE

Base cartografica CTRN FVG



Legenda

- Confini Comunali
- Centro abitato
- Parcheggi Concentrati**
 - P: Parcheggi di destinazione
 - P: Parcheggi intermedi
 - P: Parcheggi di destinazione di progetto
 - P: Parcheggi intermedi di progetto
 - C: Cerniere di mobilità proposte
 - ★: Cerniere di mobilità con valenza sovracomunale
- Classificazione funzionale stradale di Piano**
 - A28
 - Strade di scorrimento / C1
 - Strada interquartiere / C2
 - Strada locale interzonale / C2
 - Nuove infrastrutture viarie
 - Strade locali a 30 km/h
- Sensi unici esistenti
- Sensi unici/doppi di progetto
- Rotatorie di progetto
- Rotatorie esistenti
- Porte urbane




 Presidenza del Consiglio dei Ministri
 Comune di Pordenone

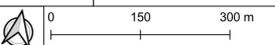
Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia - DPCM 25/05/2016

Redazione del P.G.T.U. (Piano Generale del Traffico Urbano)

Classificazione funzionale di piano e schema di circolazione Parte IV

COMMITTENTE	 <small>gestione servizi mobilità spa</small>	Gestione Servizi Mobilità S.p.a. Corso Vittorio Emanuele II 64 - 33170 Pordenone
PROGETTISTA		Ing. Fiorella Honsell Studio Tecnico Ing. Fiorella Honsell e Ing. Roberto Catalano Via Ermada 12/2 - 34151 TRIESTE
COLLABORATORE		Ing. Matteo Colautti Via Caccia 39 - 33100 UDINE

DATA	12/11/2022
REVISIONE	REV. 02
SCALA	1 : 5.000

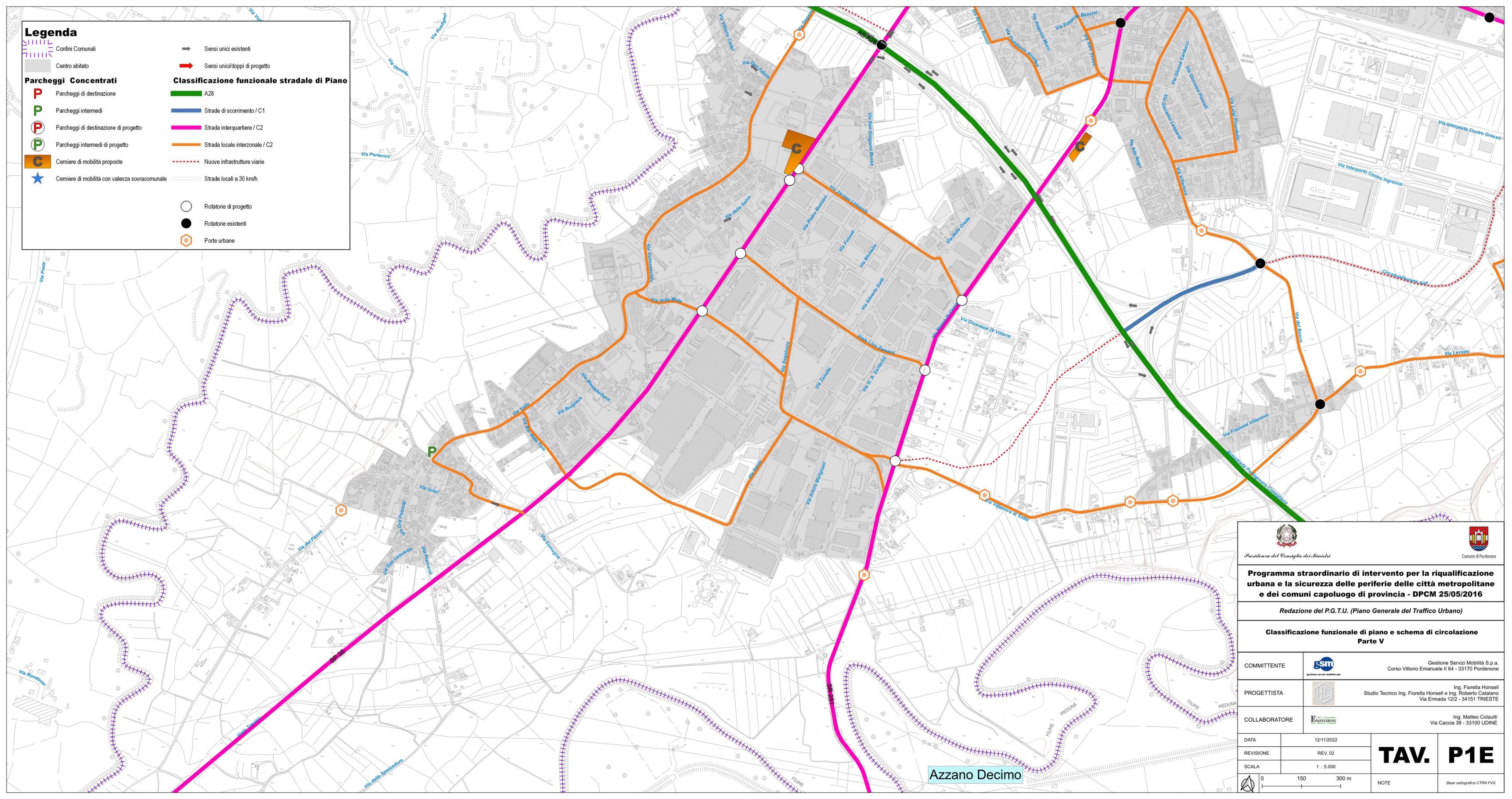

 0 150 300 m

TAV. P1D

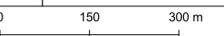
NOTE Base cartografica CTRN FVG

Legenda

- Confini Comunali
- Centro abitato
- Parcheggi Concentrati
 - Parcheggi di destinazione
 - Parcheggi intermedi
 - Parcheggi di destinazione di progetto
 - Parcheggi intermedi di progetto
 - Cemiere di mobilità proposte
 - Cemiere di mobilità con valenza sovracomunale
- Sensi unici esistenti
- Sensi unici/doppi di progetto
- Classificazione funzionale stradale di Piano
 - A28
 - Strade di scorrimento / C1
 - Strada interquartiere / C2
 - Strada locale interzonale / C2
 - Nuove infrastrutture viarie
 - Strade locali a 30 km/h
- Rotatorie di progetto
- Rotatorie esistenti
- Porte urbane



Azzano Decimo

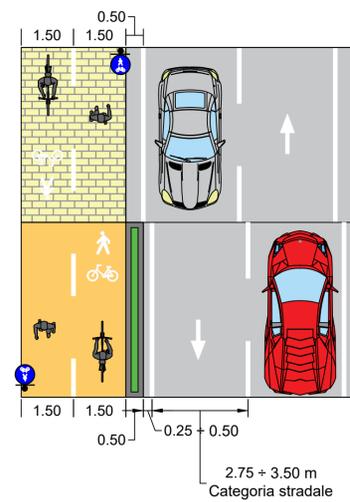
 Presidenza del Consiglio dei Ministri		 Comune di Pordenone
Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia - DPCM 25/05/2016		
Redazione del P.G.T.U. (Piano Generale del Traffico Urbano)		
Classificazione funzionale di piano e schema di circolazione Parte V		
COMMITTENTE	 sm <small>gestione servizi mobilità spa</small>	Gestione Servizi Mobilità S.p.a. Corso Vittorio Emanuele II 64 - 33170 Pordenone
PROGETTISTA		Ing. Fiorella Honsell Studio Tecnico Ing. Fiorella Honsell e Ing. Roberto Catalano Via Ermada 12/2 - 34151 TRIESTE
COLLABORATORE		Ing. Matteo Colautti Via Caccia 39 - 33100 UDINE
DATA	12/11/2022	<div style="text-align: center;">  </div>
REVISIONE	REV. 02	
SCALA	1 : 5.000	
		
		TAV. P1E
		NOTE
		Base cartografica CTRN FVG

Tipologie di piste ciclabili

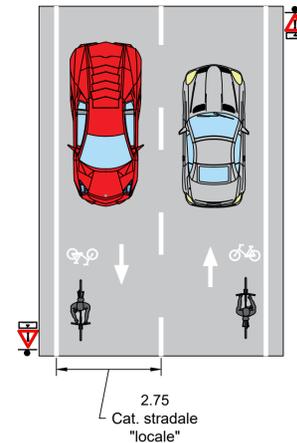
COMMITTENTE	 Gestione Servizi Mobilità S.p.a. Corso Vittorio Emanuele II 64 - 33170 Pordenone
PROGETTISTA	 Ing. Fiorella Honsell Studio Tecnico Ing. Fiorella Honsell e Ing. Roberto Catalano Via Ermada 12/2 - 34151 TRIESTE
COLLABORATORE	 Ing. Matteo Colautti Via Caccia 39 - 33100 UDINE
DATA	02/07/2021
REVISIONE	REV. 01
SCALA	1 : 100
NOTE	

TAV. P5.1

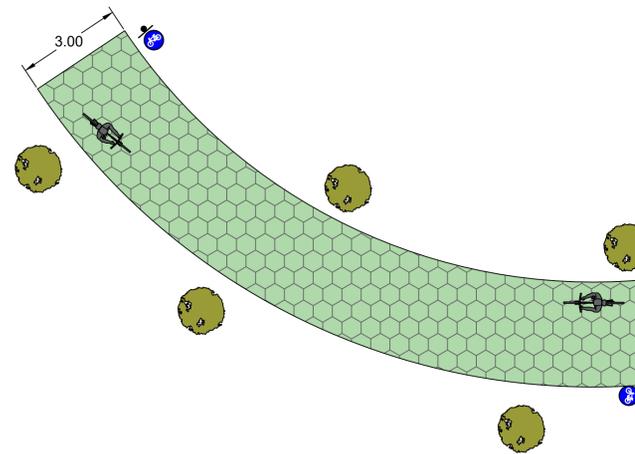
Ciclopeditonale



Transito in promiscuo su strada locale, vicinale, residenziale con limite di velocità di 30 km/h

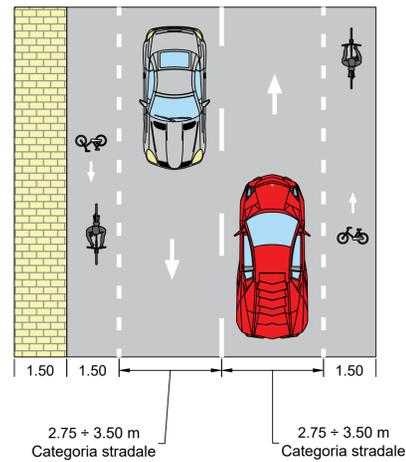


Itinerario ciclabile su fondo naturale

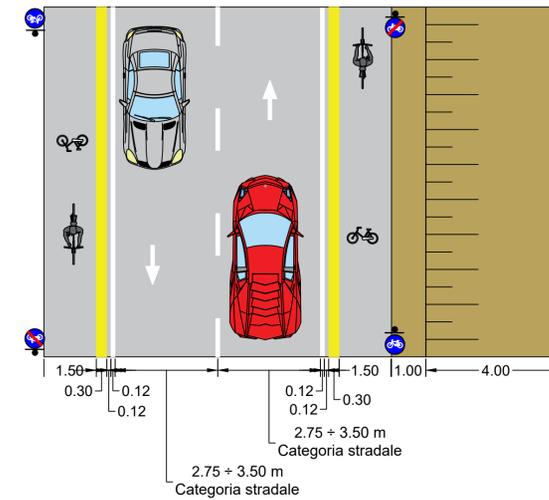
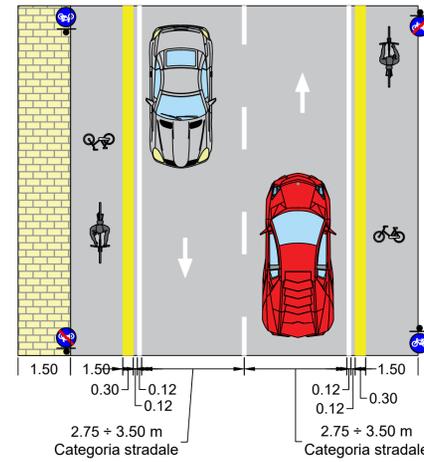


Transito su corsie ciclabili valicabili

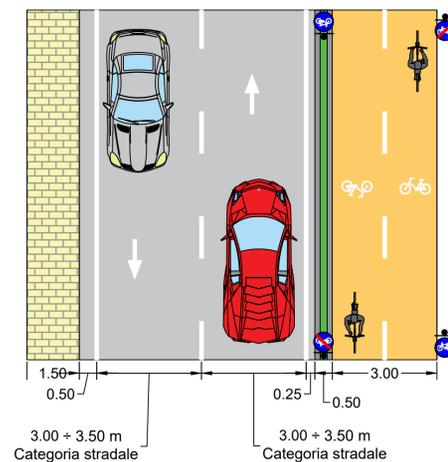
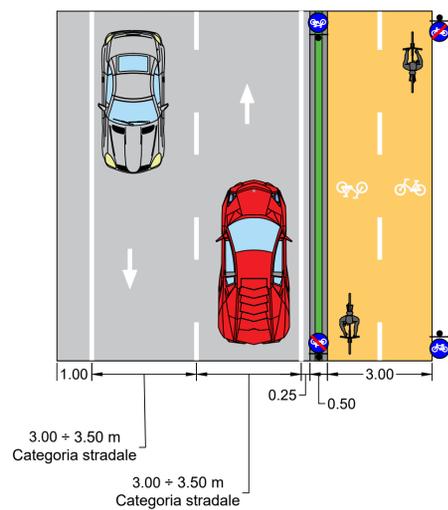
(su strade urbane o extraurbane con limite di velocità 30 km/h, locali o principali solo per brevi tratti con provvedimenti di mitigazione della velocità)



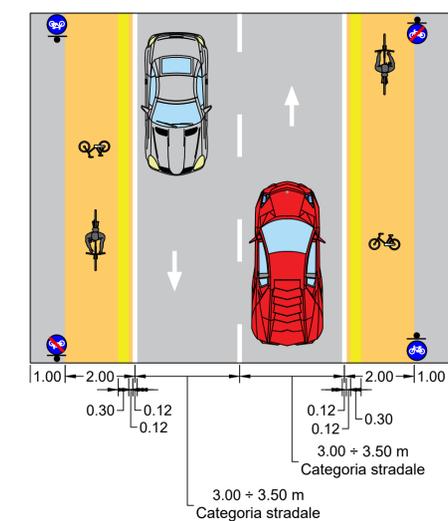
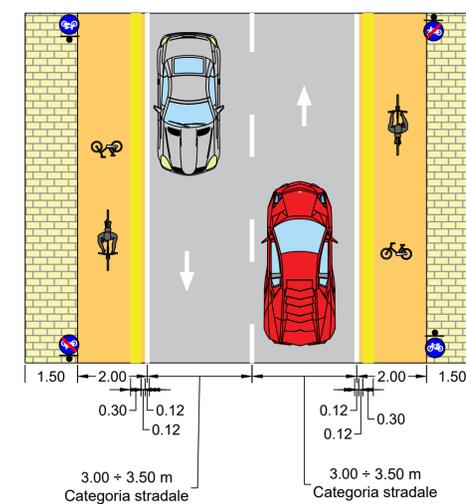
Transito su corsie monodirezionali (segnaletica/ricalibrazione spazi/allargamento)



Pista ciclabile bidirezionale delimitata fisicamente su strade principali con marciapiede lato opposto, se in ambito urbano e senza marciapiede, ma con banchina di almeno 1.00 m in ambito extraurbano



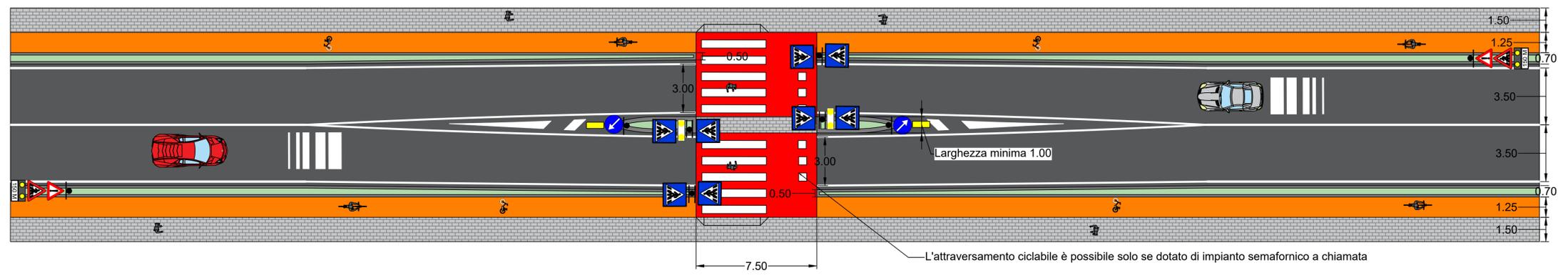
Corsie ciclabili monodirezionali delimitate fisicamente su strade principali, con marciapiede almeno da un lato, se in ambito urbano e con banchina transitabile di almeno 1.00 m se in ambito extraurbano



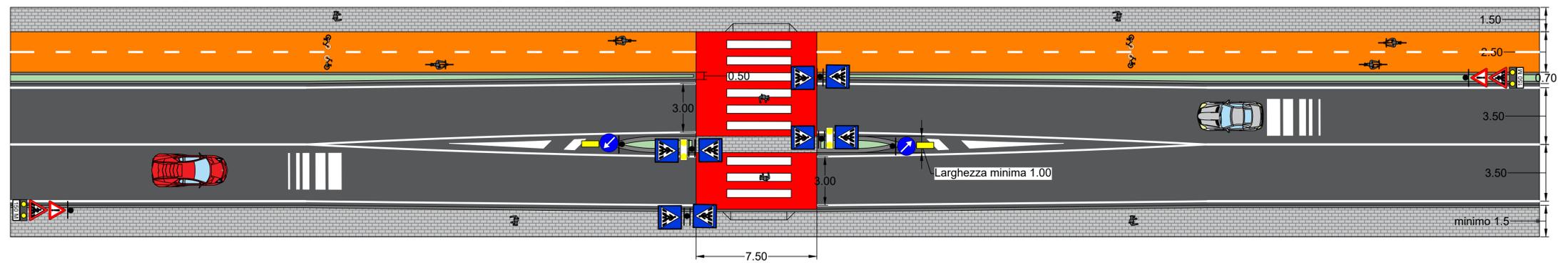
COMMITTENTE	 Gestione Servizi Mobilità S.p.a. Corso Vittorio Emanuele II 64 - 33170 Pordenone
PROGETTISTA	 Ing. Fiorella Honsell Studio Tecnico Ing. Fiorella Honsell e Ing. Roberto Catalano Via Ermada 12/2 - 34151 TRIESTE
COLLABORATORE	 Ing. Matteo Colautti Via Caccia 39 - 33100 UDINE

DATA	02/07/2021	TAV. P5.3
REVISIONE	REV. 01	
SCALA	1:1.500	
NOTE		

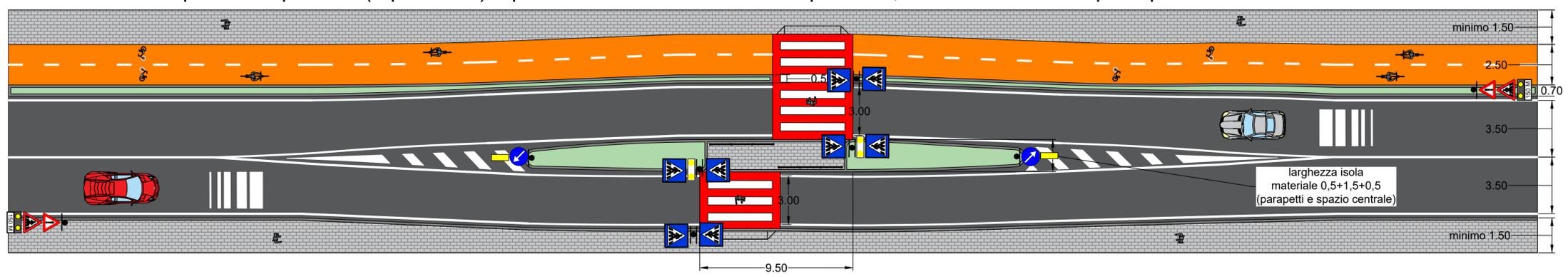
Attraversamento protetto su strada urbana principale e corsie ciclabili monosenso con separatore



Attraversamento protetto su strada urbana principale e pista ciclabile bi-senso



Attraversamento pedonale protetto (a pellicano) e pista ciclabile bi-senso con separatore, attuabile su strade principali



Attraversamento pedonale protetto (a pellicano compatto) con corsie ciclabili monosenso separate da cordonata, attuabile su strade principali

