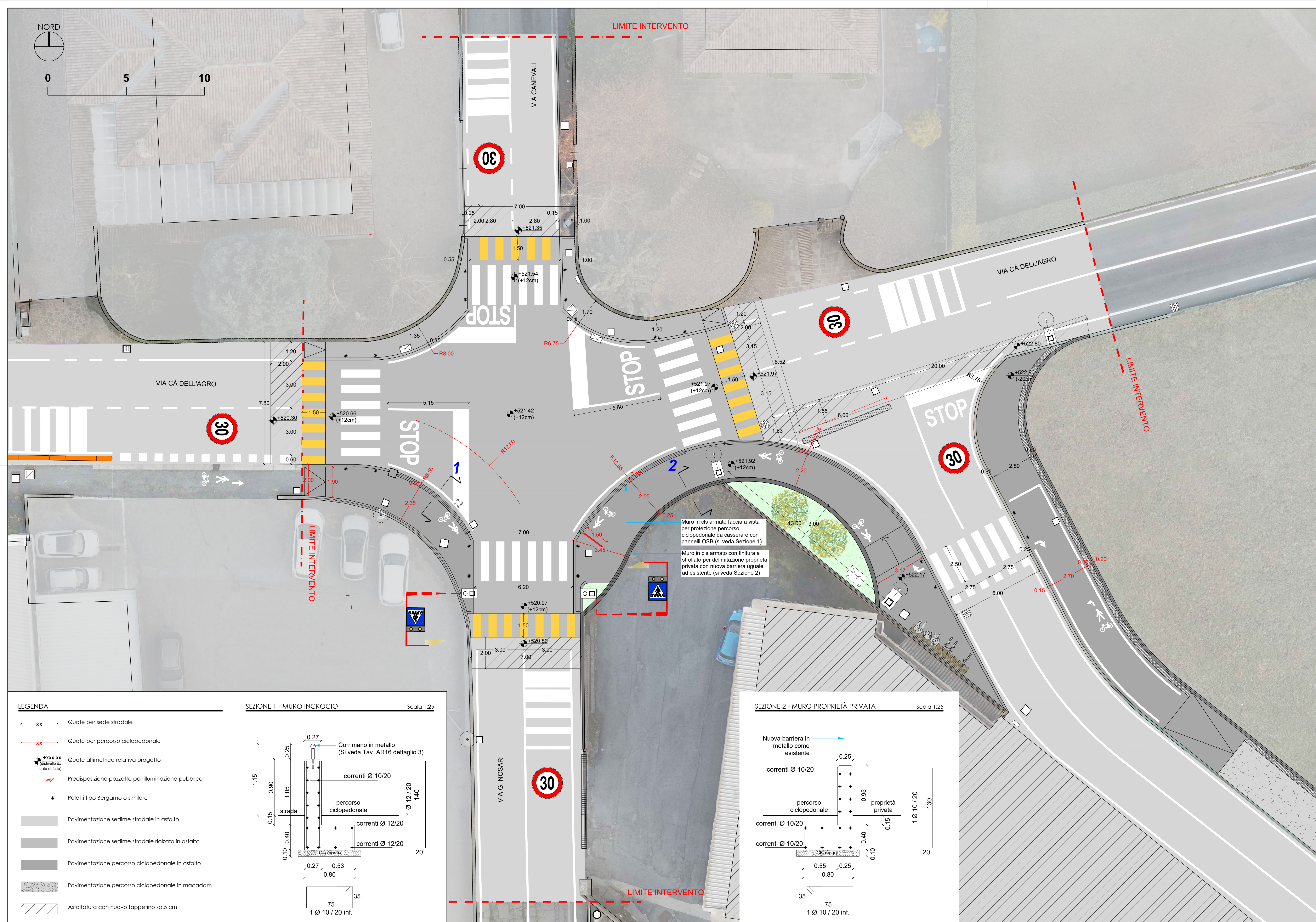




RIFERIMENTI NORMATIVI
Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada (d.P.R. n. 495/1992) e s.m.i.

Art. 140. (Art. 40 Cod. Str.) - Strisce di corsia
1. Il modulo di corsia, inteso come distanza tra gli assi delle strisce che delimitano la corsia, è funzione della sua destinazione, del tipo di strada, del tipo di veicoli in transito e della sua regolazione; il modulo va scelto tra i seguenti valori: 2,75 m - 3 m - 3,25 m - 3,5 m - 3,75 m; mentre per le corsie di emergenza il modulo va scelto nell'intervallo tra 2 e 3,5 m.
2. Negli attestamenti delle intersezioni urbane il m corsia può essere ridotto a 2,5 m, purché le corsie che adottano tale modulo non siano percorse dal trasporto pubblico o dal traffico pesante.
3. La larghezza delle corsie di marcia lungo le strade deve essere mantenuta il più possibile costante, salvo che in prossimità delle intersezioni o in corrispondenza dei salvagenti posti sulle fermate dei tram; in curva deve essere realizzato idoneo allargamento in funzione del tipo di veicoli in transito e del raggio di curvatura.
4. Nelle zone di attestamento, in prossimità delle intersezioni, le strisce di separazione delle corsie di marcia devono essere continue, nel tratto immediatamente precedente la striscia di arresto, per una lunghezza minima di 30 m.
5. Le strisce di corsia delle strade con diritto di precedenza possono essere prolungate all'interno delle aree di intersezione, purché tracciate in modo discontinuo; tuttavia le strisce di corsia non possono essere prolungate all'interno delle aree di intersezione, qualora esistano le strisce di guida di cui all'articolo 143.
6. Le corsie riservate, qualora non protette da elementi in elevazione sulla pavimentazione, sono separate dalle altre corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm di larghezza ed una gialla di 30 cm, distanziate tra loro di 12 cm; la striscia gialla deve essere posta sul lato della corsia riservata (fig. II.427/a).
7. Le piste ciclabili, qualora non protette da elementi in elevazione sulla pavimentazione, sono separate dalle corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm di larghezza ed una gialla di 30 cm distanziate tra loro di 12 cm; la striscia gialla deve essere posta sul lato della pista ciclabile (fig. II.427/b).

Art. 145. (Art. 40 Cod. Str.) - Attraversamenti pedonali
1. Gli attraversamenti pedonali sono evidenziati sulla carreggiata mediante zebrature con strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli, di lunghezza non inferiore a 2,50 m, sulle strade locali e su quelle urbane di quartiere, e a 4 m, sulle altre strade; la larghezza delle strisce e degli intervalli è di 30 cm (fig. II.434).
2. La larghezza degli attraversamenti pedonali deve essere comunque commisurata al flusso del traffico pedonale.
3. In presenza del segnale FERMARSI E DARE PRECEDENZA l'attraversamento pedonale, se esiste, deve essere tracciato a monte della linea di arresto, lasciando uno spazio libero di almeno 5 m; in tal caso i pedoni devono essere incanalati verso l'attraversamento pedonale mediante opportuni sistemi di protezione (fig. II.435).
4. Sulle strade ove è consentita la sosta, per migliorare la visibilità, da parte dei conducenti, nei confronti dei pedoni che si accingono ad impegnare la carreggiata, gli attraversamenti pedonali possono essere preceduti, nel verso di marcia dei veicoli, da una striscia gialla a zig zag, del tipo di quella di cui all'articolo 151, comma 3, di lunghezza commisurata alla distanza di visibilità. Su tale striscia è vietata la sosta (fig. II.436).

Art. 217 (Art. 41 Cod. Str.) - Inscrivibilità in curva dei veicoli - Fascia d'ingombro
1. Ogni veicolo a motore, o complesso di veicoli, deve potersi inscrivere in una corona circolare (fascia d'ingombro) di raggio esterno 12,50 m e raggio interno 5,30 m. Per i complessi di veicoli deve, inoltre, essere verificata la condizione di iscrizione del complesso entro la curva di minor raggio descritta dal veicolo trattore, nonché la possibilità di transito su curve altimetriche della superficie stradale.
2. Le condizioni di iscrizione e le possibilità di transito sono definite da tabelle di unificazione emanate dal Ministero dei trasporti - Direzione generale della M.C.T.C.
3. Al fine di stabilire condizioni generalizzate di compatibilità tra veicoli trattori e veicoli rimorchiati, il Ministero dei trasporti - Direzione generale della M.C.T.C. definisce le caratteristiche di normalizzazione di tali veicoli, sostitutive delle verifiche indicate al comma 1.

ZONA 30 CON RIALZI NEGLI INCROCI (estratto dalla relazione):
I rialzi negli incroci sono una delle misure utilizzate per realizzare le zone 30, insieme ad altri accorgimenti, come:
• **Rialzi e dossi:** creano una discontinuità nel manto stradale che costringe i veicoli a rallentare.
• **Pavimentazione diversa:** l'utilizzo di materiali o colori diversi per la pavimentazione può rendere l'ambiente più evidente e invitare alla moderazione della velocità.
• **Restringimenti della carreggiata:** riducono lo spazio disponibile per i veicoli, inducendo una maggiore attenzione e rallentamento.
• **Allargamento dei marciapiedi:** rende più visibili i pedoni e crea un ambiente più sicuro per loro.
Benefici delle zone 30:
• **Maggiore sicurezza:** riducono il rischio di incidenti e la gravità delle conseguenze.
• **Migliore qualità della vita:** diminuiscono il rumore e l'inquinamento, rendendo l'ambiente più vivibile.
• **Promozione della mobilità sostenibile:** incoraggiano l'uso di biciclette e mezzi pubblici.
• **Riduzione del traffico di attraversamento (rat running):** le zone 30 scoraggiano l'utilizzo delle aree residenziali come scorciatoie.
In sintesi, i rialzi negli incroci sono un elemento importante della strategia di "traffic calming" utilizzata nelle zone 30 per creare un ambiente più sicuro e vivibile per tutti.

COMUNE:
GANDINO
Provincia di Bergamo

COMMITTENTE:
AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI GANDINO
P.zza V. VENETO, 7 - 24024 GANDINO (BG)

PROTOCOLLO:
L2

DENOMINAZIONE:
REALIZZAZIONE DEL PERCORSO CICLOPEDONALE TRATTO DI COMPETENZA DI GANDINO, A COMPLETAMENTO DEL PERCORSO CICLOPEDONALE DELLE CINQUE TERRE DELLA VAL GANDINO - DALL'INCROCIO TRA LE VIE CÀ DELL'AGRO, G. NOSARI E VIA SAN GIOVANNI BOSCO - LOTTO 2
CUP: **I41B23000170009**

FASE:
STATO DI PROGETTO:
PLANIMETRIA TRATTO GA-A
SEZIONI 1 - 2

OGGETTO:

EMISSIONE: DATA: GIUGNO 2024

REVISIONE: DATA: DESCRIZIONE REVISIONE:

CODICE PROGETTO: E06425

ELABORATO:

PROGETTISTA ARCHITETTONICO:
Arch. Ela Franchina
RILIEVO TOPOGRAFICO:
Arch. Giuliano Imbriani
GEOLOGO:
Castalia - Studio Associato di Geologia
PROGETTISTA IMPIANTI ELETTRICI:
Per. Ind. Marco Colombi
PROGETTISTA STRUTTURE:
PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO:
Geometra Francesco Camara
P.zza V. Veneto, 7 - 24024 Gandino (BG)
Tel. +39 035 745567
Fax +39 035 745446
Mail info@camara.gandino.bg.it
PEC comune.gandino@legaima.it