

COMUNE DI VAREDO
Provincia di Monza Brianza



Via Vittorio Emanuele II, 1 - 20814 Varedo (Mb)

Piano urbano del Traffico (PUT)



Allegato A Regolamento viario

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285
Nuovo codice della strada.

Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei
piani urbani del traffico.

(Art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo codice della
strada).

Sindaco

Segretario comunale

Adozione degli atti di Variante al Pgt

D.C.C. n. _____ del ____/____/_____

Approvazione degli atti di Variante al Pgt

D.C.C. n. _____ del ____/____/_____

31 luglio 2015

Gruppo di lavoro

Studio SosTer
Alberto Benedetti
Giorgio Graj
Roberto Raimondi

Progettisti variante generale PGT

Studio Arco
Giuseppe Tremolada
Giorgio Tremolada

Luca Terlizzi

Redazione VAS

Geo Sfera – Studio associato di geologi
Ferruccio Tomasi

Redazione Studio Geologico

Francesca Di Maria

Redazione PUGSS

Società di ricerca e pianificazione
Mauro Anzini

Approfondimenti disciplina commerciale

Stefano Riva

Approfondimenti mobilità e trasporti

Studio Tecnico Bassani – Lodi Rizzini
Federico Bassani

Approfondimenti acustica

Comune di Varedo

Diego Marzorati
Fabrizio Figini

Sindaco
Assessore alla Pianificazione Territoriale -
Edilizia Pubblica e Privata – Commercio e
Attività Produttive

Mirco Bellè

Settore Lavori Pubblici e Pianificazione
Territoriale

INDICE

Art. 1	Obiettivi e campo di applicazione	pag. 01
Art. 2	Classificazione delle strade	pag. 01
Art. 3	Zone residenziali a traffico moderato	pag. 01
Art. 4	Caratteristiche geometrico - funzionali delle strade	pag. 01
Art. 5	Vincoli di accessibilità alle funzioni commerciali	pag. 02
Art. 6	Accessi laterali di insediamenti ad alta affluenza di utenti	pag. 03
Art. 7	Limiti di velocità	pag. 03
Art. 8	Dispositivi di moderazione del traffico	pag. 03
Art. 9	Mobilità pedonale	pag. 04
Art. 10	Circolazione delle biciclette	pag. 04
Art. 11	Disciplina della sosta	pag. 05
Art. 12	Circolazione dei mezzi di trasporto collettivo di linea	pag. 05
Art. 13	Sistema di raccolta dei rifiuti solidi urbani	pag. 05
Art. 14	Occupazioni permanenti di suolo pubblico	pag. 06
Art. 15	Occupazioni temporanee di suolo pubblico	pag. 06
Art. 16	Lavori di manutenzione stradale	pag. 06

Regolamento Viario

Art. 1 Obiettivi e campo di applicazione

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

Il presente regolamento include indicazioni relative a tutte le categorie di strade urbane, anche nell'eventualità che una di tali categorie non sia presente all'interno della rete viaria comunale. In tal caso il riferimento si intende esclusivamente per memoria. Gli standard geometrici previsti dal regolamento sono da considerarsi vincolanti per le strade di nuova realizzazione e come obiettivo da raggiungere per le strade esistenti. In casi puntuali, caratterizzati da vincoli prevalenti (quali la presenza di edifici storici o di aree sottoposte a tutela ambientale), è possibile prevedere deroghe motivate. Le norme contenute nel presente Regolamento Viario integrano le prescrizioni circa le caratteristiche delle strade, le modalità di regolazione della circolazione e della sosta e degli accessi sulla rete stradale esistente contenute in altri regolamenti comunali ed in particolare nel regolamento edilizio.

Art. 2 Classificazione delle strade

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

- C) STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA
- E2) STRADA DI QUARTIERE
- F2) STRADA LOCALE

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

Art. 3 Zone residenziali a traffico moderato

1. Nelle isole ambientali definite dal Piano Generale del Traffico Urbano o nei Piani Particolareggiati del Traffico di quartiere, così come nelle zone urbane a prevalente destinazione residenziale, è ammessa la realizzazione di Zone Residenziali a Traffico Moderato (ZTM);
2. Ai fini della disciplina della circolazione, tutte le strade interne alle ZTM sono da intendersi classificate, laddove non altrimenti specificato, come strade locali (cat. F2).

Art. 4 Caratteristiche geometrico - funzionali delle strade

DIMENSIONI STRADE:

Interquartiere larghezza corsia 3 m (più banchina da 0.50 m);

Quartiere larghezza corsia 3 m (più banchina da 0.50 m);

Interzonali larghezza corsia 2.75 m (più banchina da 0.50; m)

Locali larghezza corsia 2.75 m (più banchina da 0.50 m);

le dimensioni indicate non riguardano le corsie impegnate da mezzi pubblici o prevalentemente utilizzate da mezzi industriali, per le quali si fissa una larghezza standard di 3.50 m.

1. Le caratteristiche geometriche dei diversi assi stradali rispondono alle prescrizioni di seguito specificate:
 - Strade di scorrimento (cat. D): almeno 2 corsie per senso di marcia a carreggiate separate; intersezioni a livelli sfalsati, semaforizzate con canalizzazioni, o a rotonda con diametro esterno di 40÷90 m;
 - Strade interquartiere (cat. E1): almeno una corsia per senso di marcia; intersezioni a raso semaforizzate o con canalizzazioni, o a rotonda con diametro esterno di 30÷50 m.;
 - Strade di quartiere (cat. E2): almeno una corsia per senso di marcia; intersezioni a raso semaforizzate o a rotonda con diametro esterno di 24÷40 m;
 - Strade interzonali (cat. F1): una corsia per senso di marcia; intersezioni a raso con diritto di precedenza semaforizzate o a rotonda con diametro esterno di 22÷30 m;
 - Strade locali (cat. F2): nessuna prescrizione specifica, nel rispetto delle norme di progettazione stradale ed in coerenza con eventuale inserimento in isole ambientali e zone a traffico moderato a 30 km/h.
2. Nelle intersezioni a livelli sfalsati, ammesse lungo le strade di categoria D), le corsie di accelerazione e decelerazione sono ammesse solo in assenza di traffico ciclistico; esse richiedono pertanto l'esistenza di corsie ciclabili esterne. Sono tuttavia ammesse le corsie di accelerazione/decelerazione associate alle fermate del trasporto pubblico di linea.
3. Negli incroci semaforizzati canalizzati la svolta a destra continua, e/o con fase separata, è ammessa solo se separata da isola spartitraffico che consenta una adeguata protezione ai ciclisti. Sono eventualmente ammessi altri specifici trattamenti equivalenti (fasi semaforiche dedicate o simili).
4. Nelle rotonde di grandi dimensioni (diametro esterno superiore a 40 m) è richiesta una separazione dei percorsi ciclabili.

Art. 5 Vincoli di accessibilità alle funzioni commerciali

Le funzioni commerciali e di servizio al pubblico, in genere fronte strada, debbono rispettare i vincoli di accessibilità di seguito descritti:

- Strade urbane di scorrimento (cat. D): ammesse solo se servite tramite apposite corsie di accelerazione e decelerazione, con spazio pedonale antistante l'edificio di almeno 2 m di larghezza;
- Strade interquartiere (cat. E1): ammesse, ad eccezione delle aree di servizio, anche prive di corsie di accelerazione e decelerazione, con spazio pedonale antistante l'edificio di almeno 2 m di larghezza;
- Strade di quartiere (cat. E2) e strade interzonali (cat. F1): ammesse, garantendo un passaggio libero sul marciapiede di almeno 1,70 m di larghezza;
- Strade locali (cat. F2): ammesse, garantendo un passaggio libero sul marciapiede di almeno 1,50 m di larghezza.

Le corsie di accelerazione e decelerazione delle aree di servizio debbono rispondere ai requisiti di cui all'art. 3, comma 2.

Art. 6 Accessi laterali di insediamenti ad alta affluenza di utenti

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

Art. 7 Limiti di velocità

1. Il limite di velocità è pari, di norma, a 30 km/h all'interno delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) e nelle Zone Residenziali a Traffico Moderato (ZTR), a 50 km/h su tutte le altre strade. Tale limite può essere eventualmente ridotto in presenza di situazioni puntuali critiche (restringimenti di carreggiata, scarsa visibilità, intersezioni pericolose, attraversamenti pedonali, ecc).
2. Lungo le strade urbane di scorrimento (cat. D) il limite di velocità può essere elevato a 70 km/h.
3. Lungo le strade locali interzonali e locali il limite di velocità può essere ridotto a 30 km/h.
4. Nelle Zone a Traffico moderato il limite di velocità può essere ridotto sino a 15 km/h (art. 135 Reg. Att. C.d.S.).

Art. 8 Dispositivi di moderazione del traffico

1. Lungo le strade urbane di scorrimento (cat. D) e di interquartiere (cat. E1) non sono di regola ammessi dispositivi di moderazione comportanti lo sfalsamento altimetrico della carreggiata (dossi, platee o simili).
2. Lungo le strade di quartiere (cat. E2) e locali interzonali (cat. F1) gli interventi di moderazione sono consentiti, con velocità massima di progetto pari a 40 km/h, puntualmente riducibili a 30 km/h, fino al limite di 15 km/h. Possono in particolare essere utilizzati dossi, intersezioni ed attraversamenti pedonali rialzati, restringimenti portati puntualmente anche fino a 2,4 m per corsia, chicanes.
3. Lungo le strade locali (cat. F2) gli interventi di moderazione sono consentiti come al precedente comma 2, con velocità minima di progetto di 30 km/h, riducibile a 15 km/h. I restringimenti sono ammessi fino ad un limite di 2,15 m per corsia.

4. La realizzazione di dispositivi di moderazione comportanti sfalsamenti altimetrici della carreggiata che implicano riduzioni della velocità di progetto a 40 km/h o inferiori è comunque vietata lungo gli assi percorsi da mezzi di trasporto pubblico di linea.

Art. 9 Mobilità pedonale

1. Tutte le strade urbane non classificate come strade locali (cat. F2) debbono essere provviste su almeno un lato di marciapiede o di altra attrezzatura equivalente (percorso pedonale protetto).
2. La larghezza minima dei marciapiedi è pari a 1,70 m sulle strade urbane di scorrimento (cat. D) ed interquartiere (cat. E1), a 1,50 m sulle strade di quartiere (cat. E2), interzonali (cat. F1) e locali (cat. F2).
3. Le strade extraurbane primarie o secondarie, che assicurano il collegamento tra le frazioni, debbono essere dotate su almeno un lato di marciapiede largo almeno 2,00 m, o di altra attrezzatura equivalente.
4. In corrispondenza di portici, la larghezza del marciapiede esterno può essere ridotta a 1,00 m. Laddove i portici presentino una larghezza adeguata (almeno 2,50 m) il marciapiede esterno può essere omesso.
5. In tutti i casi in cui non sia tecnicamente possibile realizzare marciapiedi rialzati, la circolazione dei pedoni deve essere garantita mediante appositi spazi delimitati da elementi fisici di protezione, anche di tipo discontinuo. In tali casi deve essere adottato il limite di velocità di 30 km/h.
6. Gli attraversamenti pedonali delle strade urbane di scorrimento (cat. D), delle strade interquartiere (cat. E1) debbono essere dotati di isola salvagente centrale o di altra protezione equivalente.
7. Nelle Zone a Traffico Limitato (ZTL) , nelle zone residenziali a traffico moderato (ZTM) nonché nelle strade parcheggio con sosta in mezz'ora può essere prevista, previa l'introduzione del limite di velocità di 15 km/h, la piena priorità ai movimenti pedonali.

Art. 10 Circolazione delle biciclette

1. La circolazione delle biciclette sugli assi viari è ovunque ammessa, rispettando alle prescrizioni di seguito indicate:
 - Strade urbane di scorrimento (cat. D): unicamente in sede propria, eventualmente promiscua con i pedoni;
 - Strade interquartiere (cat. E1): preferibilmente in sede propria;
 - Strade urbane di quartiere (cat. E2) e strade locali interzonali primarie (cat. F1): su carreggiata purché in piste o corsia ciclabile piste ciclabili realizzate a standard pieno;
 - Strade locali interzonali (cat. F1): su carreggiata o in pista ciclabile;
 - Strade locali (cat. F2): in carreggiata.
2. La percorrenza ciclabile contromano in carreggiata non è ammessa sulle strade di categoria D, E1, E2, F1. Sulle strade locali (cat. F2) è in genere sempre ammessa, contestualmente ad interventi di moderazione del traffico, anche solo con segnaletica verticale.
3. Nelle Zone a Traffico Limitato (ZTL) può essere prevista, previa introduzione del limite di velocità di 15 km/h, la piena priorità ai movimenti ciclabili.

4. Nelle zone pedonali il transito delle biciclette è generalmente consentito a velocità ridotta. Esso può comunque essere vietato (cioè trasformato in obbligo di cicli a mano o transito a passo d'uomo) negli ambiti caratterizzati da elevata frequentazione pedonale, con specifica ordinanza dell'Amministrazione Comunale.

Art. 11 Disciplina della sosta

1. La sosta veicolare è regolamentata come di seguito indicato:
 - Strade di scorrimento (cat. D): non ammessa;
 - Strade interquartiere (cat. E1) ammessa in linea; non ammessa la sosta a 45° e a 90°; in presenza di trasporto pubblico di linea, deve essere protetta in golfi;
 - Strade di quartiere (cat. E2): ammessa in linea o a lisca (45°), non ammessa la sosta a 90°; in presenza di trasporto pubblico di linea, deve essere protetta in golfi;
 - Strade locali interzonal (cat.F1): ammessa in linea, a 45° e a 90°, con golfi di protezione delle intersezioni;
 - Strade locali (cat.F2): ammesse tutte le tipologie.
2. Lungo le strade urbane di scorrimento (cat. D) le aree di sosta separate dalla carreggiata debbono essere connesse tramite strade di servizio dotate di corsie di accelerazione e decelerazione, rispondenti ai requisiti di cui all'art. 3, comma 2.
3. Lungo le strade interzonal (cat. F1) e le strade locali (cat. F2) è ammessa la realizzazione di «strade parcheggio», con sosta anche in mezzera.
4. La sosta dei veicoli commerciali a tre o più assi, degli autotreni, degli autoarticolati, dei rimorchi isolati e degli autobus è consentita esclusivamente in corrispondenza dei parcheggi collocati lungo le strade di scorrimento (cat. D) e interquartiere (cat. E1). Tali limitazioni non si applicano nelle zone industriali.

Art. 12 Circolazione dei mezzi di trasporto collettivo di linea

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

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

Art. 13 Sistema di raccolta dei rifiuti solidi urbani

1. I cassonetti per la raccolta dei rifiuti solidi urbani non possono in alcun caso occupare le corsie veicolari.
2. Sulle strade di scorrimento (cat. D), interquartiere (cat. E1) e di quartiere (cat. E2), i cassonetti debbono essere collocati al di fuori della carreggiata stradale. Nel caso non risultino disponibili altri spazi adeguati all'uso, vanno previste apposite piazzole, realizzate a distanza non inferiore a 20 m dagli incroci ed in aderenza al marciapiede. In presenza delle piazzole deve essere garantita la continuità del marciapiede per una larghezza non inferiore a m 1,20.

3. Sulle strade interzonali (cat. F1) e locali (cat. F2), è ammessa, previa realizzazione di opportuna segnaletica orizzontale, la collocazione dei cassonetti in corrispondenza delle aree di sosta presenti in carreggiata.

Art. 14 Occupazioni permanenti di suolo pubblico

1. L'occupazione permanente dei marciapiedi da parte di chioschi, edicole od altre installazioni fisse è ammessa, in adiacenza ai fabbricati, sino ad un ingombro massimo tale da lasciare libera una zona per la circolazione pedonale, larga almeno 1,50 m.
2. L'occupazione permanente non può comunque ricadere all'interno dei triangoli divisibilità delle intersezioni.

Art. 15 Occupazioni temporanee di suolo pubblico

Ai fini del presente regolamento, la collocazione di cantieri edili sulla carreggiata stradale è comunque assimilata ad una occupazione temporanea di suolo pubblico.

1. Le occupazioni temporanee della totalità della sede stradale sono vietate lungo le strade di scorrimento (cat. D). Esse sono ammesse lungo le altre strade, a condizione che vengano predisposti itinerari alternativi per il traffico.
2. Le occupazioni temporanee di una parte della sede stradale sono generalmente vietate lungo le strade di scorrimento (cat. D), a condizione che la larghezza del marciapiede sia tale da assicurare comunque uno spazio non inferiore ai 1,20 m per la mobilità dei pedoni.
3. Le fiere, i mercati settimanali e le giostre stagionali debbono essere localizzate in aree esterne alla carreggiata stradale ovvero, previa verifica del rispetto dei vincoli di itinerario e di traffico, lungo le strade interzonali (cat. F1) o locali (cat. F2).

Art. 16 Lavori di manutenzione stradale

1. I lavori di manutenzione, che interessano la sede stradale devono essere preventivamente autorizzati dal Settore Infrastrutture, Lavori Pubblici e Viabilità, previa verifica della compatibilità della mobilità dell'area e dell'esistenza di misure alternative per la circolazione.
2. Il deposito delle attrezzature e dei materiali deve essere ricavato all'interno della zona di cantiere, utilizzando in primo luogo gli spazi destinati alla sosta, ed in via subordinata la carreggiata ed il marciapiede.
3. Per la circolazione a margine delle zone di cantiere, lungo le strade di scorrimento (cat. D), interquartiere (cat. E1) e di quartiere (cat. E2) deve essere assicurata una larghezza minima pari a 5,50 m se a doppio senso di marcia, a 3,00 m se a senso unico di marcia. Sulle altre strade tali valori possono essere ridotti sino a 4,50 m (previa istituzione del senso unico alternato) ed a 2,75 m.
4. Per quanto attiene alla mobilità pedonale, deve essere garantito il mantenimento dei collegamenti su almeno un lato della carreggiata. Eventuali camminamenti temporanei devono avere una larghezza minima di 1,20 m e non presentare ostacoli tali da pregiudicare la mobilità dei portatori di handicap.

5. L'attivazione del cantiere stradale deve essere preceduta, per almeno tre giorni feriali consecutivi, dall'apposizione di adeguata segnaletica, in grado di informare gli utenti relativamente all'estensione del cantiere, alla tipologia ed alla finalità dei lavori previsti, alla data di inizio e di fine dei lavori.