Comune di Forlì

COMMISSIONE per la VALUTAZIONE e GESTIONE del RISCHIO STRADALE

LINEE GUIDA OPERATIVE

per la VALUTAZIONE degli INTERVENTI MIRATI alla RIDUZIONE del RISCHIO STRADALE e della MOBILITA'
e
MANUTENZIONE/PROGETTAZIONE

****
revisione aprile 2024

****

INDICE

ATTRIBUZIONE DI SCALE DI MERITO
- scala di rischio
- scala di merito

RIDUZIONE VELOCITA'
- zone 30
- dossi
- bande di rallentamento
  - ottiche
  - sonore
- box dissuasori di velocità

VISIBILITÀ
- PI pubblica illuminazione
- intersezioni stradali
- specchi parabolici

VIABILITÀ
- sensi unici
- divieti di sosta/fermata
- parcheggio

INFRASTRUTTURE
- marciapiedi

ATTRIBUZIONE DI SCALE DI MERITO

Ad ogni singola richiesta meritevole di approvazione dovranno essere attribuiti due distinti coefficienti il cui combinato disposto determina le basi delle valutazioni per l'inserimento nelle future programmazione dell'Ente:

- Scala di Rischio:
  - a) Rischio Alto – Punteggio 3;
  - b) Rischio Medio – Punteggio 2;
  - c) Rischio Basso – Punteggio 1;
- Scala di Priorità:
  - a) Priorità Alta – Punteggio 3;
  - b) Priorità Media – Punteggio 2;
  - c) Priorità Bassa – Punteggio 1;

RIDUZIONE VELOCITA'

I sistemi di rallentamento non sono ammessi o fortemente sconsigliati:
_ all'interno del centro abitato
_ nelle strade urbane di scorrimento
_ in viabilità prioritaria per il transito di mezzi di soccorso e Forze dell'Ordine
_ in viabilità di transito TPL (Trasporto Pubblico Locale)
_ in viabilità di transito di mezzi pesanti

ISTITUZIONE /MODIFICA **ZONA 30** (MOBILITA' DOLCE)
è opportuno che, dopo attenta valutazione della tipologia di viabilità interessata e dei flussi di traffico presenti, venga condivisa con il/i quartieri interessati, posto che tale istituzione modifica in maniera sensibile l'utilizzo delle infrastrutture presenti.

DOSSI
[Realizzazione dei dossi può essere eseguita solo su strade individuate dal C.d.S.]
in occasione di specifiche richieste di realizzazione di dossi dissuasori di velocità, se la strada dove si lamentano elevate velocità è

- in area urbana ed all'interno di un quartiere con strade limitrofe soggette ad analoghi problemi,

è preferibile intervento che preveda un contesto più vasto, con progetti di Zone 30 (che possono prevedere dossi, attraversamenti e/o incroci rialzati, idonea segnaletica verticale ed orizzontale di dissuasione della velocità, ridefinizione delle aree adibite alla sosta, sensi unici)

- in area urbana con presenza di scuole o centri di aggregazione o attrattori sensibili, si propongono interventi mirati
- In tutti gli altri casi (soprattutto fuori dagli ambiti urbani, ma anche al loro interno qualora non si ravvisino le condizioni di cui ai punti precedenti), non si ritiene necessario intervenire con dossi o comunque con opere strutturali o di segnaletica, ma si ritengono necessari maggiori controlli da parte delle Forze dell'Ordine.

Dato l'aumento di reclami per il rumore prodotto dal passaggio dei veicoli sui dossi, è opportuna una ricognizione/consenso scritto preventivo dei residenti frontisti e limitrofi il punto di installazione dell'elemento di rallentamento.

BANDE DI RALLENTAMENTO

- OTTICHE

In occasione di specifiche richieste di realizzazione di bande ottiche, la Commissione ritiene

_ in generale, qualora la strada dove si lamentano elevate velocità sia in area urbana ed all'interno di un quartiere con strade limitrofe soggette ad analoghi problemi, sia necessario intervenire con progetti di Zone 30 (che possono prevedere dossi, attraversamenti e/o incroci rialzati, idonea segnaletica verticale ed orizzontale di dissuasione della velocità, ridefinizione delle aree adibite alla sosta, sensi unici)

_in alternativa si propongono interventi mirati, soprattutto nel forese, qualora la strada presenti peculiarità come intersezioni ad X di particolare criticità.

- SONORE

solo in situazioni dove non sono presenti abitazioni limitrofe

BOX DISSUASORI DI VELOCITA' [tipo 'VeloOk '(autovelox arancioni)]
In occasione di specifiche richieste di installazione di box dissuasori di velocità, la Commissione ritiene che:

_ l'installazione **non sia consentita all'interno dei Centri Abitati ad eccezione** delle frazioni attraversate da strade ad alta percorrenza, o nei punti di accesso/uscita del Centro abitato Principale sulle arterie ad alta percorrenza, per cui

_ nel centro abitato principale e nelle strade del forese al di fuori delle frazioni, si dovrà intervenire con altre misure.

_ in linea generale sia comunque preferibile intervenire, ove possibile, con progetti di Zone 30 (che possono prevedere dossi, attraversamenti e/o incroci rialzati, idonea segnaletica verticale ed orizzontale di dissuasione della velocità, ridefinizione delle aree adibite alla sosta, sensi unici).

VISIBILITÀ

ILLUMINAZIONE PUBBLICA

In occasione di specifiche richieste la Commissione ritiene in generale sia necessario intervenire qualora riguardino in primis la sicurezza su particolari intersezioni stradali e P.P.P. [percorsi pedonali protetti]

In alternativa si propongono interventi mirati qualora la strada presenti peculiarità come la presenza di scuole o comunque centri di aggregazione o attrattori sensibili, che richiedono pertanto comunque un intervento mirato.

Per richieste di installazione di pubblica illuminazione su viabilità esterna al centro abitato: normalmente diniegata in quanto trattasi di *situazione diffusa sul territorio del Forese fuori dal centro abitato*

su INTERSEZIONI STRADALI

In occasione di specifiche richieste la Commissione ritiene in generale sia necessario intervenire qualora riguardino **in primis la sicurezza** su particolari intersezioni stradali e P.P.P. [Percorsi Pedonali Protetti]

In alternativa si propongono **interventi mirati** qualora la strada presenti peculiarità come la presenza di scuole o centri di aggregazione o attrattori sensibili, che richiedono pertanto comunque un intervento mirato.

In linea di massima, per migliorare le condizione di sicurezza dei vari utenti (veicoli, bici, pedoni, ecc), la Commissione predilige la realizzazione di **apposite isole salvagenti**, che aumentano la visibilità dei flussi di traffico e sui passaggi pedonali e quindi la visibilità dei pedoni.

SPECCHIO PARABOLICO

[lo specchio deve essere autorizzato, anche se di proprietà privata]

In occasione di specifiche richieste di installazione di specchio parabolico, la Commissione autorizza in linea di massima solo nel caso in cui ci siano elementi inamovibili che limitano e/o precludono la visibilità.

Gli specchi parabolici, infatti, sono strumenti di aiuto alla circolazione che vengono montati in situazioni estreme come ad esempio in alcune intersezioni del Centro Storico (ove la visibilità è impedita in maniera fisica dai muri delle abitazioni), in cui non c'è modo, tramite l'uso di altri strumenti, di aumentare la visibilità nella fase di "ingresso" nell'incrocio.

Quindi, nel caso in cui gli elementi di impedimento/limitazione della visibilità siano eliminabili (es. erba alta, vegetazione non curata, auto in sosta non autorizzata, ecc.) oppure è presente marciapiede o banchina stradale (che aumenta la fascia di visibilità), l'installazione risulta non necessaria. Inoltre, poiché l'immagine visibile nello specchio è ottimale fino ad una distanza di circa m 20, superata tale quota la deformazione dell'immagine rende superfluo l'utilizzo dello lo specchio, in quanto non attendibile la visione percepita.

VIABILITÀ

[le richieste di modifica alla viabilità, in particolare se provenienti dal singolo utente, devono SEMPRE essere condivise/avvallate dal comitato di quartiere e residenti della strada/zona]
[si precisano da CdS le geometrie e disposizioni minime per una più rapida valutazione di fattibilità :
ogni corsia di marcia deve avere una larghezza minima di 2,75 metri quindi per strade a doppio senso di marcia occorre una carreggiata libera minima di 5,50 metri
in assenza di marciapiedi i veicoli devono essere posti in sosta ad almeno un metro dalle recinzioni e/o elementi che delimitano la sede stradale
Lungo le sole carreggiate urbane è consentito fermarsi o sostare sul margine sinistro se la strada è un senso unico purché rimanga uno spazio di almeno 3 metri sulla destra per lo scorrimento di una fila di veicoli]

SENSI UNICI

In occasione di richieste di istituzione di sensi unici (in particolare se non provenienti da comitato di quartiere):
_ in primis va eseguita la verifica delle condizioni e dei flussi di traffico, in relazione alla geometria e conformazione della sede viaria oggetto di richiesta e successivamente la verifica di incidenza della modifica sulla viabilità della zona.
_ qualora la commissione ritenesse accoglibile la richiesta, questa deve essere condivisa per la valutazione di fattibilità con i residenti della strada e/o della zona

DIVIETI DI SOSTA/FERMATA

In occasione di richieste di istituzione di divieti di sosta e/o fermata lungo una viabilità (in particolare se **non** provenienti da comitato di quartiere) sono da verificare :
_ la larghezza della carreggiata e di ogni altro elemento geometrico della viabilità in oggetto
_ la possibilità di sosta in aree limitrofe

Inoltre non è possibile istituire/porre nuova cartellonistica di divieto laddove questo è già applicato da normativa del CdS (anche in assenza dello specifico segnale di divieto):
[Art. 158. * Divieto di fermata e di sosta dei veicoli]
1. La fermata e la sosta sono vietate :
a) in corrispondenza o in prossimita' dei passaggi a livello e sui binari di linee ferroviarie o tramviarie o cosi' vicino ad essi da intralciarne la marcia;
b) nelle gallerie, nei sottovia, sotto i sovrapassaggi, sotto i fornici e i portici, salvo diversa segnalazione;
c) sui dossi e nelle curve e, fuori dei centri abitati e sulle strade urbane di scorrimento, anche in loro prossimita';
d) in prossimita' e in corrispondenza di segnali stradali verticali e semaforici in modo da occultarne la vista, nonche' in corrispondenza dei segnali orizzontali di preselezione e lungo le corsie di canalizzazione;
e) fuori dei centri abitati, sulla corrispondenza e in prossimita' delle aree di intersezione;
f) nei centri abitati, sulla corrispondenza delle aree di intersezione e in prossimita' delle stesse a meno di 5 metri dal prolungamento del bordo piu' vicino della carreggiata trasversale, salvo diversa segnalazione;
g) sui passaggi e attraversamenti pedonali e sui passaggi per ciclisti, nonché sulle piste ciclabili e agli sbocchi delle medesime;
h) sui marciapiedi, salvo diversa segnalazione;
((h-bis) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici;
h-ter) negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto e' previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23,00 alle ore 7,00, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257))
2. La sosta di un veicolo e' inoltre vietata:
a) allo sbocco dei passi carrabili;
b) dovunque venga impedito di accedere ad un altro veicolo regolarmente in sosta, oppure lo spostamento di veicoli in sosta;
c) in seconda fila, salvo che si tratti di veicoli a due ruote;
d) negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus, dei filobus e dei veicoli circolanti su rotaia e, ove questi non siano delimitati, a una distanza dal segnale di fermata inferiore a 15 m, nonché negli spazi riservati allo stazionamento dei veicoli in servizio di piazza;
d-bis) negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico;
e) sulle aree destinate al mercato e ai veicoli per il carico e lo scarico di cose, nelle ore stabilite;
f) sulle banchine, salvo diversa segnalazione;
g) negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide di cui all'art. 188 e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli;

g-bis) negli spazi riservati alla sosta dei veicoli a servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di eta' non superiore a due anni muniti di permesso rosa;
h) nelle corsie o carreggiate riservate ai mezzi pubblici;
i) nelle aree pedonali urbane;
l) nelle zone a traffico limitato per i veicoli non autorizzati;
m) negli spazi asserviti ad impianti o attrezzature destinate a servizi di emergenza o di igiene pubblica indicati dalla apposita segnaletica;
n) davanti ai cassonetti dei rifiuti urbani o contenitori analoghi;
o) limitatamente alle ore di esercizio, in corrispondenza dei distributori di carburante ubicati sulla sede stradale ed in loro prossimita' sino a 5 m prima e dopo le installazioni destinate all'erogazione;
o-bis) nelle aree riservate ai veicoli per il carico e lo scarico di merci, nelle ore stabilite.

Secondo l'articolo 40 del CdS, la sosta è inoltre vietata sulle carreggiate i cui margini sono evidenziati da una striscia continua.
Il divieto di fermata implica automaticamente anche il divieto di sosta ma non viceversa.

PARCHEGGIO

In occasione di richieste di

- istituzione di parcheggi esclusivi per residenti in sede stradale pubblica:

Non è previsto dal regolamento viario l'istituzione di parcheggi riservati ai residenti (risposta p.8 Verbale 34)

- la realizzazione (o rifacimento) di segnaletica a terra di stalli posti parallelamente all'asse stradale:

il vigente Codice della Strada prevede l'obbligo della delimitazione dei box auto solo quando realizzati a "pettine" o a "spina di pesce", mentre non sussiste nel caso di parcheggi ove i veicoli vengono collocati parallelamente all'asse stradale.

Da CdS: Lungo le carreggiate urbane o extraurbane è possibile (tranne nei casi di divieto) collocare il veicolo lungo il margine destro parallelamente e più vicino possibile al marciapiede se presente o ad 1 metro se assente, con veicolo rivolto secondo il senso di marcia

INFRASTRUTTURE

MARCIAPIEDI

In occasione di ristrutturazione di marciapiedi esistenti, occorre applicare quanto più possibile i criteri condivisi, in seguito a specifici incontri, con l'Associazione Unione Italiana Ciechi e l'Associazione Disabili.

Condizioni minimali da garantire:

- realizzare ***una unica livelletta longitudinale***, con eventuale eccezione solo sul fronte dei passi carrai in cui sono ammessi cambi di livelletta (sali-scendi), nel rispetto delle pendenze previste dalle norme. Non sono ammessi sul fronte dei passaggi pedonali (per non determinare un andamento eccessivamente 'ondulato' del marciapiede)
- ***mantenere quantomeno la larghezza del marciapiede esistente*** (che nella maggior parte dei casi non risulta a norma essendo inferiore a cm 150)
- solo per brevi tratti e per la minima estensione possibile, ***mantenere una larghezza minima di transito per le carrozzine di cm 90*** (condizione spesso non attuabile causa presenza di ostacoli fisici inamovibili, quali pali della Pubblica Illuminazione, Armadietti di Servizi, Segnaletica stradale, ecc.)

Esemplificazione caso tipo: intervento di rifacimento del marciapiede con pavimentazione in forte stato di degrado e cordoli di contenimento notevolmente ribassati rispetto alla sede stradale.
Tale condizione, che si crea nell'arco degli anni, è dovuta principalmente a due cause:

_ realizzazione di nuovi tappeti d'usura (spess. 3/6 cm) sovrastanti la struttura stradale formata da "macadam"e in qualche caso da ciottolato.

Il Macadam è la struttura stradale di base, dello spessore di cm 6/8, non rimovibile in quanto è di fatto la "fondazione stradale". Rimuoverla o anche sottoporla alle sollecitazioni derivanti da operazioni di fresatura per rimuovere il solo piccolo strato di conglomerato bituminoso soprastante, prima delle nuove asfaltature, comporterebbe la necessità di ricostituzione della fondazione stradale o della sua solidità, con oneri e complicazioni per la collettività assai maggiori.

_ uso improprio della infrastruttura come parcheggio.

Le sollecitazioni conseguenti tale utilizzo determinano nel tempo usura e degrado della pavimentazione e abbassamento dei cordoli di contenimento.

La ristrutturazione del marciapiede non può quindi prescindere da un rialzo minimale della quota dell'infrastruttura (generalmente da + 3/6 cm) in quanto riposizionare nuovi cordoli alla medesima quota preesistente comporterebbe non disincentivare l'uso improprio a parcheggio con riduzione di fruibilità da parte dei pedoni, creerebbe problemi in occasione di futuri rifacimenti del manto stradale, non consentirebbe di ottenere un lieve aumento della sezione delle buchette di raccolta acque meteoriche, che con i vecchi cordoli ribassati è molto ridotta e esporrebbe a facili critiche e polemiche per la corretta esecuzione dell'intervento.
Il mantenimento di una unica livelletta longitudinale consente di non determinare barriere architettoniche, e di ridurre/eliminare quelle eventualmente già (spesso) presenti su suolo pubblico (prioritario), rimanendo la sola verifica di eventuali problematiche di barriere architettoniche del privato.
Il rialzo della quota dei marciapiedi può comportare situazioni di conflitto con le quote delle pavimentazioni delle corti interne dei fabbricati, realizzate dal privato a quote spesso diverse rispetto al marciapiede esistente. L'eventuale conseguente problematica del deflusso delle acque meteoriche con ristagni di acqua nell'area privata, è da verificare nei singoli casi.
Nelle situazioni in oggetto ed in generale, si è consolidata la procedura di interloquire con il privato

- comunicando la situazione e spiegando le motivazioni,
- confrontandosi e condividendo soluzioni, nella quasi totalità dei casi
- contribuendo, per quanto possibile, ad attuare la soluzione

ottenendo infine il consenso dal cittadino, bonario (specialmente se è promotore della richiesta di manutenzione del marciapiede) o obtorto collo.