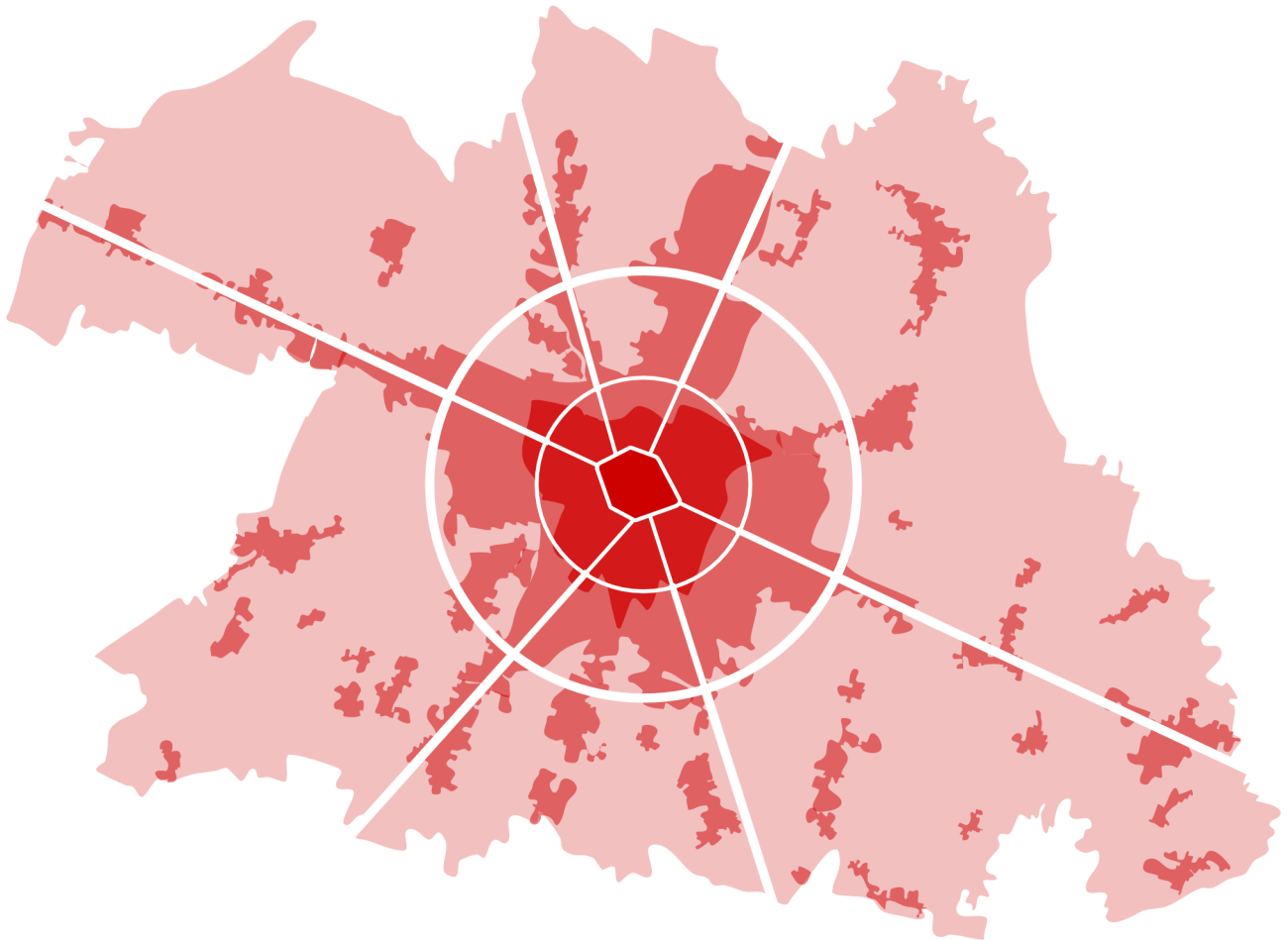


PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU) DI REGGIO EMILIA



REGOLAMENTO VIARIO | PARTE 2



COMUNE DI
REGGIO EMILIA

Sindaco

Marco Massari

Assessore alla mobilità

Carlotta Bonvicini

**Dirigente Servizio Mobilità e
Policy Mobilità Sostenibile**

arch. Paolo Gandolfi

Responsabile del procedimento

ing. Alberto Merigo



Gruppo di lavoro

ing. Francesco Avesani

ing. Francesco Seneci

ing. Filippo Forlati

dott. Giovanni Colussi



Versione documento

Novembre 2024

Rev 00

CONTENUTI

La seconda parte del Regolamento Viario ne rilegge i contenuti organizzandoli in schede. A ogni scheda corrisponde una delle classi di strada definite dalla classificazione funzionale delle strade aggiornata con il PGTU (il colore dell'intestazione della scheda corrisponde al colore utilizzato nella Tavola della Classificazione funzionale delle strade del PGTU).

Le schede riportano le indicazioni fondamentali del Regolamento per organizzare la geometria della sezione e per dimensionare correttamente i diversi elementi che la compongono (marciapiedi, spazi ciclabili, corsie veicolari, banchine, sosta, ecc.).

Nella pagina di destra, inoltre, un diagramma aiuta ad orientarsi nella scelta di uno o più modelli di strada, a seconda delle esigenze da soddisfare, del contesto di partenza e del risultato atteso.

Le pagine successive (da 20 a 31) contengono le schede per ogni modello di strada proposto, corredate delle assonometrie delle diverse sezioni tipo e di un prospetto che riporta le dimensioni minime e massime degli spazi da dedicare ai diversi usi della strada. Ad ogni famiglia di modelli corrisponde un numero da 1 a 7 e un colore, da non confondere con quello utilizzato nella Tavola della Classificazione funzionale delle strade.

Il prospetto sinottico dei 7 modelli di strada e delle 35 sezioni tipo proposte è riportato alle pagine 18 e 19..

ISTRUZIONI PER L'USO

Per utilizzare in modo efficace questa parte del Regolamento si suggerisce di procedere attraverso i seguenti passaggi:

1. Verificare le condizioni di partenza

- 1.1 Leggere sulla Tavola della Classificazione funzionale delle strade vigente la classe della strada in oggetto
- 1.2 Misurare la larghezza della sezione stradale anche nei suoi singoli elementi costitutivi (marciapiedi, ciclabili, sosta, corsie, ecc.)

2. Consultare la scheda della classe di strada

- 2.1 Assumere le prescrizioni/indicazioni del Regolamento Viario
- 2.2 Scegliere il modello di riferimento di progetto tra quelli indicati nel diagramma a destra. Il seguente prospetto mostra i modelli di riferimento per ogni classe. L'applicazione reale è inevitabilmente influenzata da molte variabili geometriche e di contesto. Per questo il modello di riferimento rappresenta solamente un'indicazione e occorre proseguire con i passaggi successivi per individuare la sezione tipo più vicina al caso in esame.

NUOVA CLASSIFICAZIONE PROGETTO	MODELLO DI PROGETTO DI RIFERIMENTO		LIMITE VELOCITÀ
E – strada di quartiere	Asse 30/ Asse 50	Cod. 1, 2, 3	30 / 50
EF1 – strada locale interzonale primaria	Strada locale interzonale non inclusa in Zone Residenziali	Cod. 1, 2, 3	30 / 50
EF2 – strada locale interzonale secondaria	Strada locale interzonale inclusa in Zone Residenziali	Cod. 3, 4	30
Ebis – strada urbana ciclabile	Asse 30 ciclabile	Cod. 5	30
F – strada locale	Residenziale (con o senza marciapiedi)	Cod. 5, 6	20 / 30
Fbis – itinerario ciclabile	Residenziale (con o senza marciapiedi), Strada 2-1	Cod. 5, 6, 7	20 / 30

3. Consultare la o le schede dei modelli di strada individuati

Questo punto della procedura rappresenta il cuore della scelta, che andrà presa in coerenza con l'approccio generale del PGTV e del presente Regolamento Viario

4. Scegliere il modello base di progetto

Il modello di base va scelto sulla base dei seguenti passaggi che tengono conto, in questo ordine, dell'organizzazione degli spazi pedonali, ciclabili e per autoveicoli:

- 4.1 verificare la rispondenza della larghezza dei percorsi pedonali agli standard di progetto previsti, e, in caso negativo, prevederne l'estensione.
- 4.2 verificare l'esistenza di spazi ciclabili adeguati alla classe di strada (pista ciclabile o corsie ciclabili per le classi E e EF, promiscuità con 30 km/h per le classi inferiori) o valutare la possibilità di ricavarli.
- 4.3 una volta verificata l'adeguatezza degli spazi pedonali e ciclabili, verificare la possibilità di inserire il modulo di corsia veicolare previsto per la classe di strada in questione.
- 4.4 se il passaggio 4.3 dà esito negativo, occorre necessariamente orientarsi sulla scelta di un modello di strada con ciclabilità in promiscuo (cod. 4, 5, 6 e 7) e, se necessario, provvedere a declassare la strada (nel caso di strade E o EF1, declassare a EF2, Ebis, F, Fbis).
- 4.5 se il passaggio 4.3 dà esito positivo, è possibile assumere il modello base di riferimento per la strada.

5. Scegliere il modello di riferimento completo

Il modello definitivo di strada va scelto tenendo conto di eventuali esigenze legate a trasporto pubblico, sosta e a spazi residui rimanenti dalla scelta del modello base di progetto di cui al Punto 4.

- 5.1 nel caso di passaggio del trasporto pubblico, incrementare la dimensione delle corsie veicolari come indicato.
- 5.2 nel caso di necessità di prevedere sosta a bordo strada, verificare di avere gli spazi a disposizione.
- 5.3 se la somma degli spazi previsti nella scelta del modello base (Punto 4) e quelli previsti per trasporto pubblico e sosta è sufficiente rispetto agli spazi disponibili per la strada in questione, il modello di riferimento di progetto può essere confermato.
- 5.4 se la verifica di cui al Punto 5.3 lascia comunque spazio residuo a disposizione nella sezione della strada in questione è possibile valutare l'inserimento di una corsia polifunzionale centrale, l'ampliamento dei percorsi pedonali, l'ampliamento dei percorsi ciclabili, l'inserimento di fasce verdi.
- 5.5 se la verifica di cui al Punto 5.3 dà esito negativo (spazio insufficiente), occorre valutare l'eliminazione della sosta o l'istituzione di un senso unico o altri provvedimenti specifici.

Un principio cardine e inderogabile del nuovo Regolamento Viario riguarda la larghezza delle corsie veicolari: la larghezza della carreggiata (parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli composta dalla corsie veicolari) deve essere la minima possibile tra quelle dei modelli funzionalmente corretti per ogni data classe di strada.

Di conseguenza, anche su strade esistenti, le linee di margine e di mezzzeria vanno tracciate tenendo conto di questo principio e prendendo a riferimento le larghezze di corsia previste dal Regolamento come esatte e non come misure minime a cui derogare disegnando corsie più ampie.



Strada di quartiere



Caratteristiche geometriche e funzionali (Art. 3.1)

Una o più corsie per senso di marcia.

Il modulo di corsia base è di 3,00 m. La larghezza della corsia più vicina al bordo della carreggiata può variare in presenza di corsie ciclabili e/o passaggio del trasporto pubblico nel modo che segue:

- 3,50 m con trasporto pubblico;
- 4,00 m con corsia ciclabile delimitata da linea discontinua (1,25 m spazio ciclabile + 2,75 m spazio autoveicolare);
- 4,25 m con corsia ciclabile e trasporto pubblico (1,25 + 3,00 m).

Possibilità di configurare una fascia polifunzionale centrale.

Sosta (Art. 3.4)

Ammissa in linea o a 45° con fasce di manovra (tra stalli di sosta e linea di margine della carreggiata) minime rispettivamente di 0,5 m e 2,0 m.

Larghezza della sosta in linea compresa tra 2,00 e 2,20 m.

Distanza minima dall'area di intersezione e dalle strisce pedonali di 5 m.

In presenza di piste ciclabili su corsia riservata, è opportuno disporre la sosta tra la pista ciclabile e la carreggiata.

Circolazione biciclette (Art. 2.3, 3.7)

Ammissa preferibilmente su piste in sede propria, piste su corsia riservata e corsie ciclabili.

Ciclopedonale ammesso solo in caso di flussi pedonali molto bassi.

La pista ciclabile separata deve avere una sezione utile minima di 3,00 m.

La pista ciclabile su corsia riservata (inclusa linea gialla) e la corsia ciclabile devono avere una larghezza utile minima di 1,50 m. La riduzione fino a 1,00 m è ammessa solo per brevi tratti.

Se questi standard non sono garantiti, è da valutare il declassamento della strada per garantire sicurezza alla ciclabilità in carreggiata.

Intersezioni e accessi laterali (Art. 4.1, 4.2, 4.3)

Intersezioni da organizzare a raso, ammesse con strade di classe D, E e F e con le extraurbane B e C. Ammesse previa verifica con strade di classe A.

Per le strade di nuova costruzione la distanza minima tra due intersezioni successive è di 100 m. Nel caso di strade esistenti la distanza va presa come indicazione e può arrivare a giustificare la chiusura di alcune strade laterali.

L'apertura di nuovi passi carrai è ammessa soltanto in presenza di strada di servizio o piazzale esterno alla carreggiata. I varchi di accesso alla carreggiata dovranno avere distanza reciproca minima di 50 m e distanza minima dalle intersezioni di 20 m.

Fermate trasporto pubblico (Art. 3.5)

Ammesse e da organizzare preferibilmente in carreggiata.

In presenza di sosta lungo la strada è obbligatorio interromperla e prevedere avanzamento del marciapiede.

L'attraversamento pedonale va posizionato in coda al bus in sosta. Nel caso debba essere posizionato in testa, è obbligatorio l'inserimento dell'isola spartitraffico centrale.

In presenza di corsie ciclabili o piste ciclabili su corsia riservata, queste vanno interrotte in corrispondenza della fermata. Per le corsie ciclabili sarebbe prevista la continuità (Art. 3 CdS, Comma 1, punto 12bis) ma si reputa più funzionale l'interruzione.

Marciapiedi e percorsi pedonali (Art. 3.6)

Per strade nuove, su entrambi i lati con larghezza minima di 2,50 m.

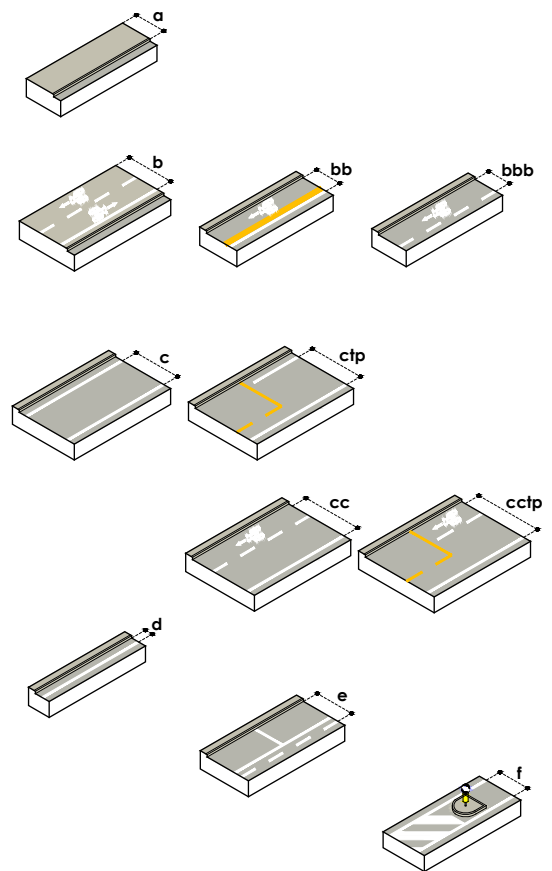
Per strade esistenti, su entrambi i lati con larghezza minima di 2,00 m, sempre da commisurare al flusso pedonale esistente o potenziale.

Gli attraversamenti pedonali vanno protetti con isole salvagente. Dove questo non sia possibile si provvederà a valutare la realizzazione di attraversamenti rialzati.

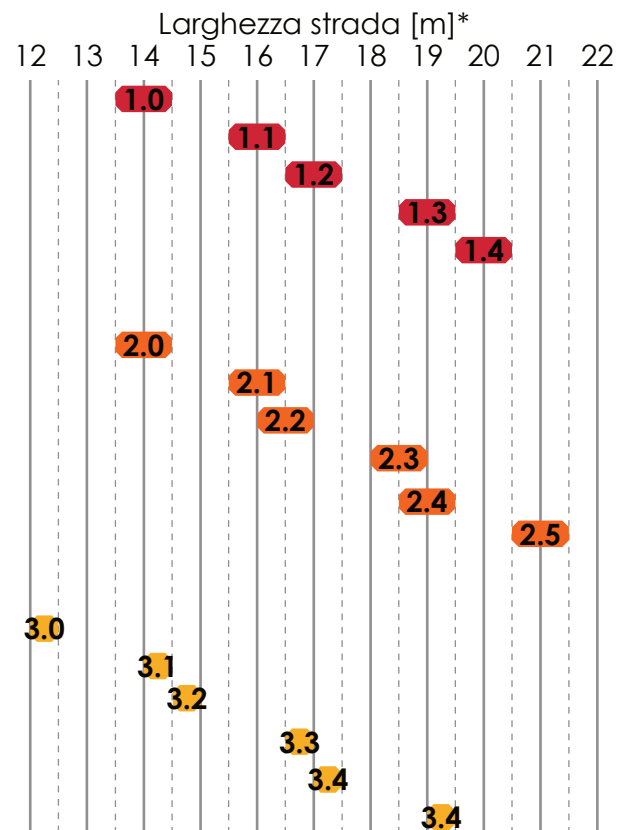
In caso di sosta laterale, in corrispondenza degli attraversamenti il marciapiede va avanzato fino al margine della carreggiata.

Auspicabile la continuità del marciapiede rialzato sulle intersezioni laterali con passi carrai e strade locali.

a	Pedonalità su marciapiede	2,00 m
b	Ciclabilità separata: pista ciclabile in sede propria o contigua al marciapiede	3,00 m
bb	Ciclabilità integrata in carreggiata: pista ciclabile su corsia riservata	1,70 m
bbb	Ciclabilità integrata in carreggiata: corsia ciclabile	1,50 m
c	Corsia veicolare	3,00 m
ctp	Corsia veicolare con TPL	3,50 m
cc	Corsia veicolare con corsie ciclabili (BBB)	4,00 m
cctp	Corsia veicolare con corsie ciclabili (BBB) e TPL	4,25 m
d	Banchina	0,25 m
e	Sosta in linea (2 m stallo + 0,5 m franco)	2,50 m
f	Fascia polifunzionale	2,00 m



1. Strada ad alto traffico con pedonalità e ciclabilità separata				
1.0	$2a+1b+2c+2d$	13,5 m	$2a+1b+2ctp+2d$	14,5 m
1.1	$1.0+1f$	15,5 m	$1.0+1f$	16,5 m
1.2	$1.0+1c$	16,5 m	$1.0+1c$	17,5 m
1.3	$1.0+1c+1f$	18,5 m	$1.0+1c+1f$	19,5 m
1.4	$1.0+2c$	19,5 m	$1.0+2c$	20,5 m
2. Strada a medio-alto traffico con pedonalità separata e con piste ciclabili su corsia riservata				
2.0	$2a+2bb+2c$	13,5 m	$2a+2b+2ctp$	14,5 m
2.1	$2.0+1f$	15,5 m	$2.0+1f$	16,5 m
2.2	$2.0+1e$	16 m	$2.0+1e$	17 m
2.3	$2.0+1e+1f$	18 m	$2.0+1e+1f$	19 m
2.4	$2.0+2e$	18,5 m	$2.0+2e$	19,5 m
2.5	$2.0+2e+1f$	20,5 m	$2.0+2e+1f$	21,5 m
3. Strada a medio-alto traffico con pedonalità separata e con corsie ciclabili				
3.0	$2a+2cc$	12 m	$2a+2cctp$	12,5 m
3.1	$3.0+1f$	14 m	$3.0+1f$	14,5 m
3.2	$3.0+1e$	14,5 m	$3.0+1e$	15 m
3.3	$3.0+1e+1f$	16,5 m	$3.0+1e+1f$	17 m
3.4	$3.0+2e$	17 m	$3.0+2e$	17,5 m
3.5	$3.0+2e+1f$	19 m	$3.0+2e+1f$	19,5 m



*al netto di verde, arredo urbano, illuminazione pubblica, etc

EF1**Strada locale interzonale primaria****Caratteristiche geometriche e funzionali (Art. 3.1)**

Una corsia per senso di marcia.

Il modulo di corsia base è di 2,75 m. La larghezza può variare in presenza di corsie ciclabili e/o passaggio del trasporto pubblico nel modo che segue:

- 3,25 m con trasporto pubblico;
- 3,75 m con corsia ciclabile delimitata da linea discontinua (1,25 m spazio ciclabile + 2,50 m spazio autoveicolare);
- 4,00 m con corsia ciclabile e trasporto pubblico (1,25 + 2,75 m).

Possibilità di configurare una fascia polifunzionale centrale.

Sosta (Art. 3.4)

Ammissa in linea o a 45° con fasce di manovra (tra stalli di sosta e linea di margine della carreggiata) minime rispettivamente di 0,5 m e 2,0 m.

Larghezza della sosta in linea compresa tra 2,00 e 2,20 m.

Distanza minima dall'area di intersezione e dalle strisce pedonali di 5 m.

In presenza di piste ciclabili su corsia riservata, è obbligatorio disporre la sosta tra la pista ciclabile e la carreggiata.

In presenza di corsie ciclabili, la sosta a 45° e a 90° non è ammissa se non creando una fascia di manovra di almeno 2,0 m. Nel caso di corsie ciclabili in carreggiata, con sosta in linea, è necessario individuare una fascia di manovra di almeno di 0,5 m tra corsia e stalli di sosta.

Circolazione biciclette (Art. 2.3, 3.7)

Ammissa preferibilmente su piste in sede propria, piste su corsia riservata e corsie ciclabili.

Ciclopeditone ammissa solo in caso di flussi pedonali molto bassi.

La pista ciclabile separata deve avere una sezione utile minima di 2,50 m.

La pista ciclabile su corsia riservata (inclusa linea gialla) e la corsia ciclabile devono avere una larghezza utile minima di 1,50 m. La riduzione fino a 1,00 m è ammissa solo per brevi tratti.

Se questi standard non sono garantiti, è da valutare il declassamento della strada per garantire sicurezza alla ciclabilità in carreggiata.

Intersezioni e accessi laterali (Art. 4.1, 4.2, 4.3)

Intersezioni ammesse con strade di classe D, E e F e con le extraurbane B e C.

Per le strade di nuova costruzione la distanza minima tra due intersezioni successive è di 50 m. Nel caso di strade esistenti la distanza va presa come indicazione e può arrivare a giustificare la chiusura di alcune strade laterali.

L'apertura di nuovi passi carrai è ammissa soltanto con arretramento del cancello di ingresso dal margine esterno della carreggiata, salvo deroghe ammesse dalla norma (art. 46 Reg. CdS).

Fermate trasporto pubblico (Art. 3.5)

Ammesse e da organizzare preferibilmente in carreggiata.

In presenza di sosta lungo la strada è obbligatorio interromperla e prevedere avanzamento del marciapiede.

L'attraversamento pedonale va posizionato in coda al bus in sosta. Nel caso debba essere posizionato in testa, è obbligatorio l'inserimento dell'isola spartitraffico centrale.

In presenza di corsie ciclabili o piste ciclabili su corsia riservata, queste vanno interrotte in corrispondenza della fermata. Per le corsie ciclabili sarebbe prevista la continuità (Art. 3 CdS, Comma 1, punto 12bis) ma si reputa più funzionale l'interruzione.

Marciapiedi e percorsi pedonali (Art. 3.6)

Per strade nuove, su entrambi i lati con larghezza minima di 2,20 m.

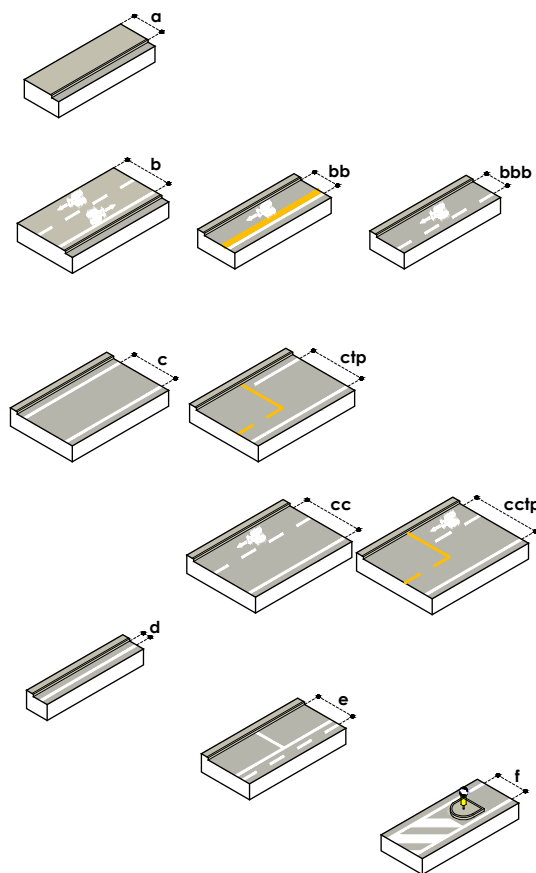
Per strade esistenti, su entrambi i lati con larghezza minima di 1,75 m, sempre da commisurare al flusso pedonale esistente o potenziale.

Gli attraversamenti pedonali possono essere protetti con isole salvagente e/o rialzati a livello dei marciapiedi.

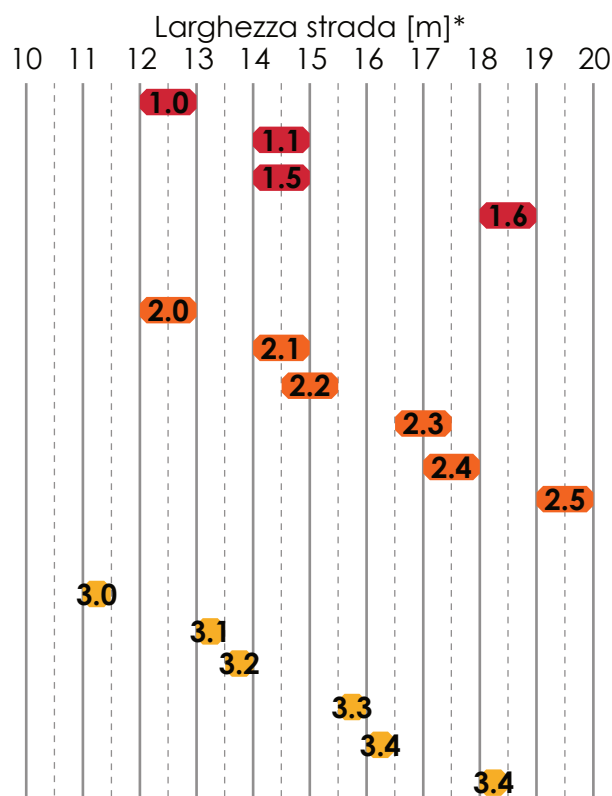
In caso di sosta laterale, in corrispondenza degli attraversamenti il marciapiede va avanzato fino al margine della carreggiata.

Auspicabile la continuità del marciapiede rialzato sulle intersezioni laterali con passi carrai e strade locali.

a	Pedonalità su marciapiede	1,75 m
b	Ciclabilità separata: pista ciclabile in sede propria o contigua al marciapiede	2,50 m
bb	Ciclabilità integrata in carreggiata: pista ciclabile su corsia riservata	1,70 m
bbb	Ciclabilità integrata in carreggiata: corsia ciclabile	1,25 m
c	Corsia veicolare	2,75 m
ctp	Corsia veicolare con TPL	3,25 m
cc	Corsia veicolare con corsie ciclabili (bbb)	3,75 m
cctp	Corsia veicolare con corsie ciclabili (bbb) e TPL	4,00 m
d	Banchina	0,25 m
e	Sosta in linea (2 m stallo + 0,5 m franco)	2,50 m
f	Fascia polifunzionale	2,00 m



1. Strada ad alto traffico con pedonalità e ciclabilità separata				
1.0	$2a+1b+2c+2d$	12 m	$2a+1b+2ctp+2d$	13 m
1.1	$1.0+1f$	14 m	$1.0+1f$	15 m
1.5	$1.0+1f-2d$	14 m	$1.0+1f-2d$	15 m
1.6	$1.0+1f-2d$	18 m	$1.0+1f-2d$	19 m
2. Strada a medio-alto traffico con pedonalità separata e con piste ciclabili su corsia riservata				
2.0	$2a+2bb+2c$	12 m	$2a+2b+2ctp$	13 m
2.1	$2.0+1f$	14 m	$2.0+1f$	15 m
2.2	$2.0+1e$	14,5 m	$2.0+1e$	15,5 m
2.3	$2.0+1e+1f$	16,5 m	$2.0+1e+1f$	17,5 m
2.4	$2.0+2e$	17 m	$2.0+2e$	18 m
2.5	$2.0+2e+1f$	19 m	$2.0+2e+1f$	20 m
3. Strada a medio-alto traffico con pedonalità separata e con corsie ciclabili				
3.0	$2a+2cc$	11 m	$2a+2cctp$	11,5 m
3.1	$3.0+1f$	13 m	$3.0+1f$	13,5 m
3.2	$3.0+1e$	13,5 m	$3.0+1e$	14 m
3.3	$3.0+1e+1f$	15,5 m	$3.0+1e+1f$	16 m
3.4	$3.0+2e$	16 m	$3.0+2e$	16,5 m
3.5	$3.0+2e+1f$	18 m	$3.0+2e+1f$	18,5 m



*al netto di verde, arredo urbano, illuminazione pubblica, etc

Caratteristiche geometriche e funzionali (Art. 3.1)

Una corsia per senso di marcia.

Il modulo di corsia base è di 2,75 m. La larghezza può variare in presenza di corsie ciclabili e/o passaggio del trasporto pubblico nel modo che segue:

- 3,25 m con trasporto pubblico;
- 3,75 m con corsia ciclabile delimitata da linea discontinua (1,25 m spazio ciclabile + 2,50 m spazio autoveicolare);
- 4,00 m con corsia ciclabile e trasporto pubblico (1,25 + 2,75 m).

Possibilità di configurare una fascia polifunzionale centrale.

Sosta (Art. 3.4)

Ammesse in linea o a 45° e a 90° anche senza fasce di manovra tra stalli di sosta e linea di margine della carreggiata.

Larghezza della sosta in linea compresa tra 2,00 e 2,20 m.

Distanza minima dall'area di intersezione di 5 m e dalle strisce pedonali di 2,5 m.

In presenza di corsie ciclabili, la sosta a 45° o 90° non è ammessa se non creando una fascia di manovra di almeno 2,0 m. Nel caso di corsie ciclabili in carreggiata, con sosta in linea, è necessario individuare una fascia di manovra di almeno di 0,5 m tra corsia e stalli di sosta.

Circolazione biciclette (Art. 2.3, 3.7)

La ciclabilità va integrata in carreggiata con corsie ciclabili o organizzata in promiscuo con gli autoveicoli.

La promiscuità con i pedoni va evitata.

Le corsie ciclabili devono avere una larghezza utile minima di 1,25 m con riduzione ammessa fino a 1,00 m.

Se questi standard non sono garantiti, va adottata la soluzione della ciclabilità in promiscuo con pittogrammi a terra 30+bici.

L'adozione del limite di 30 km/h è sempre necessaria, accompagnata auspicabilmente dalla realizzazione di dispositivi di moderazione del traffico in carreggiata.

Intersezioni e accessi laterali (Art. 4.1, 4.2, 4.3)

Intersezioni ammesse con strade di classe E, EF e F e con le extraurbane C.

Per le strade di nuova costruzione la distanza minima tra due intersezioni successive è di 50 m. Nel caso di strade esistenti tale indicazione non vale.

L'apertura di nuovi passi carrai è ammessa anche senza arretramento del cancello di ingresso dal margine esterno della carreggiata, come consentito per strade a basso traffico dalla norma (art. 46 Reg. CdS).

Fermate trasporto pubblico (Art. 3.5)

Ammesse e da organizzare sempre in carreggiata.

In presenza di sosta lungo la strada è obbligatorio interromperla e prevedere avanzamento del marciapiede.

L'attraversamento pedonale va posizionato in coda al bus in sosta. Nel caso debba essere posizionato in testa, è obbligatorio l'inserimento dell'isola spartitraffico centrale.

In presenza di corsie ciclabili, queste vanno interrotte in corrispondenza della fermata anche se sarebbe prevista la continuità (Art. 3 CdS, Comma 1, punto 12bis) ma si reputa più funzionale l'interruzione.

Marciapiedi e percorsi pedonali (Art. 3.6)

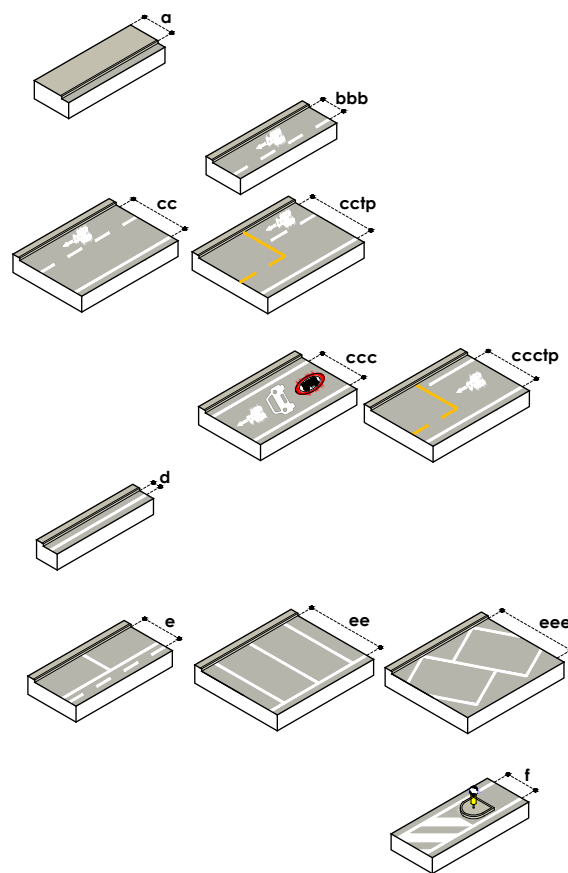
Per strade nuove, su entrambi i lati con larghezza minima di 2,20 m.

Per strade esistenti, su entrambi i lati con larghezza minima di 1,75 m, sempre da commisurare al flusso pedonale esistente o potenziale.

Gli attraversamenti pedonali possono essere protetti con isole salvagente e/o rialzati a livello dei marciapiedi.

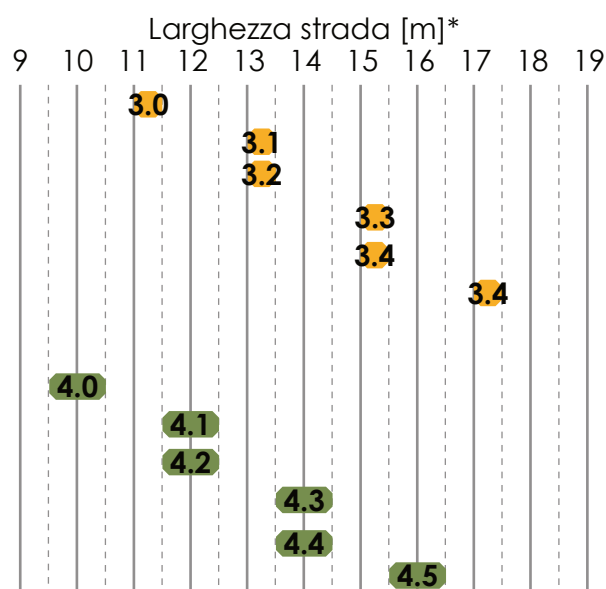
In caso di sosta laterale, in corrispondenza degli attraversamenti il marciapiede va avanzato fino al margine della carreggiata.

a	Pedonalità su marciapiede	1,75 m
bbb	Ciclabilità integrata in carreggiata: corsia ciclabile	1,25 m
cc	Corsia veicolare con corsie ciclabili (bbb)	3,75 m
ccctp	Corsia veicolare con corsie ciclabili (bbb) e TPL	4,00 m
ccc	Corsia veicolare con ciclabilità in promiscuo	2,75 m
ccctp	Corsia veicolare con ciclabilità in promiscuo e TPL	3,25 m
d	Banchina	0,25 m
e	Sosta in linea (2 m stallo)	2,00 m
ee	Sosta a pettine 90°	5,00 m
eee	Sosta a spina 45°	5,00 m
f	Fascia polifunzionale	2,00 m



3. Strada a medio-alto traffico con pedonalità separata e con corsie ciclabili				
3.0	2a+2cc	11 m	2a+2ccctp	11,5 m
3.1	3.0+1f	13 m	3.0+1f	13,5 m
3.2	3.0+1e	13 m	3.0+1e	13,5 m
3.3	3.0+1e+1f	15 m	3.0+1e+1f	16,5 m
3.4	3.0+2e	15 m	3.0+2e	15,5 m
3.5	3.0+2e+1f	17 m	3.0+2e+1f	17,5 m
4. Strada a medio traffico con pedonalità separata e ciclabilità in promiscuo				
4.0	2a+2ccc+2d	9,5 m	2a+2ccctp+2d	10,5 m
4.1	4.0+1f	11,5 m	4.0+1f	12,5 m
4.2	4.0+1e	11,5 m	4.0+1e	12,5 m
4.3	4.0+1e+1f	13,5 m	4.0+1e+1f	14,5 m
4.4	4.0+2e	13,5 m	4.0+2e	14,5 m
4.5	4.0+2e+1f	15,5 m	4.0+2e+1f	16,5 m

Per sosta a 90° e a 45° la larghezza va incrementata come nel caso delle strade di tipo F (pag. 14-15).



*al netto di verde, arredo urbano, illuminazione pubblica, etc



Caratteristiche geometriche e funzionali (Art. 3.1)

Sulle strade Ebis non va tracciata la mezzera stradale.

La carreggiata a doppio senso dev'essere larga almeno 5,50 m.

La carreggiata a senso unico deve avere larghezza sufficiente per consentire di tracciare la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile in senso opposto a quello dei veicoli.

Sosta (Art. 3.4)

Ammesse in linea o a 45° anche senza fasce di manovra tra stalli di sosta e linea di margine della carreggiata.

Larghezza della sosta in linea compresa tra 2,00 e 2,20 m.

Distanza minima dall'area di intersezione 5 m e dalle strisce pedonali di 2,5 m, da delimitare con opportuni elementi fisici.

In presenza di corsia ciclabile per il doppio senso ciclabile, la sosta a 45° o 90° non è ammessa se non creando una fascia di manovra di almeno 2,0 m. Nel caso di sosta in linea, è necessario individuare una fascia di manovra di almeno di 0,5 m tra corsia ciclabile e stalli di sosta.

Circolazione biciclette (Art. 2.3, 3.7)

In base al Codice della Strada, sulle strade Ebis le biciclette hanno priorità sugli altri veicoli circolanti. Esse possono anche viaggiare disposte in più file.

La promiscuità con gli autoveicoli va segnalata con pittogrammi a terra 30+bici o altra segnaletica specifica.

La velocità massima sulla strada dev'essere impostata a 30 km/h, accompagnata auspicabilmente dalla realizzazione di dispositivi di moderazione del traffico in carreggiata.

Intersezioni e accessi laterali (Art. 4.1, 4.2, 4.3)

Intersezioni ammesse con strade di classe E, EF e F e con le extraurbane C.

Per le strade di nuova costruzione la distanza minima tra due intersezioni successive è di 50 m. Nel caso di strade esistenti tale indicazione non vale.

L'apertura di nuovi passi carrai è ammessa soltanto con arretramento del cancello di ingresso a 4,5 m dal margine esterno della carreggiata, salvo deroghe ammesse dalla norma.

Fermate trasporto pubblico (Art. 3.5)

Ammesse e da organizzare sempre in carreggiata.

In presenza di sosta lungo la strada è obbligatorio interromperla e prevedere avanzamento del marciapiede.

L'attraversamento pedonale va posizionato in coda al bus in sosta. Nel caso debba essere posizionato in testa, è obbligatorio l'inserimento dell'isola spartitraffico centrale.

Marciapiedi e percorsi pedonali (Art. 3.6)

Le strade Ebis devono avere per definizione i marciapiedi e le banchine pavimentate.

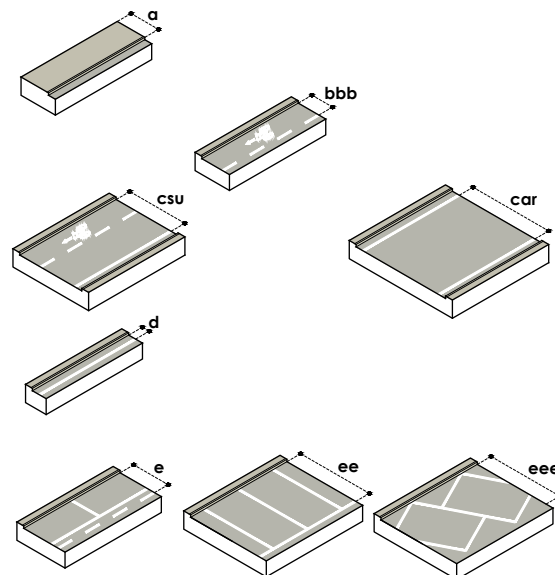
Per strade nuove, su entrambi i lati con larghezza minima di 2,20 m.

Per strade esistenti, su entrambi i lati con larghezza minima di 1,75 m, sempre da commisurare al flusso pedonale esistente o potenziale.

Gli attraversamenti pedonali possono essere protetti con isole salvagente e/o rialzati a livello dei marciapiedi.

In caso di sosta laterale, in corrispondenza degli attraversamenti il marciapiede va avanzato fino al margine della carreggiata.

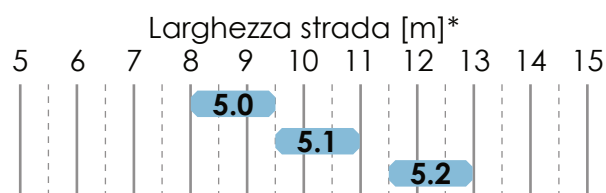
a	Pedonalità su marciapiede	1,75 m
bbb	Ciclabilità integrata in carreggiata: corsia ciclabile	1,25 m
csu	Carreggiata a senso unico con ciclabilità in promiscuo e doppio senso ciclabile (bbb)	4,00 m
car	Carreggiata a doppio senso con ciclabilità in promiscuo	5,50 m
d	Banchina	0,25 m
e	Sosta in linea (2 m stallo)	2,00 m
ee	Sosta a pettine 90°	5,00 m
eee	Sosta a spina 45°	5,00 m



5. Strada a basso-medio traffico senza mezzera con pedonalità separata e ciclabilità in promiscuo

5.0	$2a+1csu+1d$	7,75 m	$2a+1car+2d$	9,5 m
5.1	$5.0+1e-1d$	9,5 m	$5.0+1e-1d$	11,25 m
5.2	$5.0+2e-1d$	11,5 m	$5.0+2e-2d$	12,5 m

Per sosta a 90° e a 45° la larghezza va incrementata come nel caso delle strade di tipo F (pag. 14-15).



*al netto di verde, arredo urbano, illuminazione pubblica, etc



Strada locale



Caratteristiche geometriche e funzionali (Art. 3.1)

Le strade locali vanno, di norma, trattate come Zone Residenziali e quindi come "strade a destinazione particolare".

Sulle strade non va tracciata la mezzera stradale e non si applicano i minimi di legge per i moduli di corsia, ma lo spazio dev'essere organizzato secondo le esigenze e privilegiando forme di uso condiviso e l'adozione diffusa di dispositivi di moderazione del traffico.

Il limite di velocità è di 20 km/h e può essere alzato a 30 km/h.

Fuori dal perimetro della Città 30 sono ammesse strade locali con mezzera e moduli di corsia di larghezza minima.

Sosta (Art. 3.4)

Ammissa in linea o a 45° e a 90° anche senza fasce di manovra tra stalli di sosta e linea di margine della carreggiata.

Larghezza della sosta in linea compresa tra 2,00 e 2,20 m.

Distanza minima dalle intersezioni 5 m e dalle strisce pedonali di 2,5 m.

In presenza di corsia ciclabile per il doppio senso ciclabile, la sosta a 45° o 90° non è ammissa se non creando una fascia di manovra di almeno 2,0 m. Nel caso di sosta in linea, è necessario individuare una fascia di manovra di almeno di 0,5 m tra corsia ciclabile e stalli di sosta.

Circolazione biciclette (Art. 2.3, 3.7)

La circolazione delle biciclette va organizzata in promiscuo con gli autoveicoli in carreggiata.

I dispositivi di moderazione del traffico dovranno il più possibile non arrecare disagio al transito lineare delle biciclette.

Ove ritenuto utile, ad esempio in contesti specifici come centralità di quartiere, può essere segnalata con pittogrammi a terra 30+bici o altra segnaletica specifica.

Intersezioni e accessi laterali (Art. 4.1, 4.2, 4.3)

Intersezioni ammesse con strade di classe E, EF e F e con le extraurbane C.

Non è definita dal Regolamento una distanza minima tra intersezioni successive.

L'apertura di nuovi passi carrai non richiede necessariamente l'arretramento del cancello di ingresso dal margine della carreggiata.

Fermate trasporto pubblico (Art. 3.5)

Sulle strade locali il trasporto pubblico di linea non è ammissa.

Nel caso di trasporto pubblico scolastico eseguito con mezzi di lunghezza inferiore ai 12 m, per l'organizzazione delle fermate andranno seguite come indirizzo le indicazioni fornite per le altre classi di strada.

Marciapiedi e percorsi pedonali (Art. 3.6)

L'assenza di marciapiedi è ammissa solo per Zone Residenziali a 20 km/h, nuove o esistenti, dove ai pedoni è garantita la possibilità di camminare in strada.

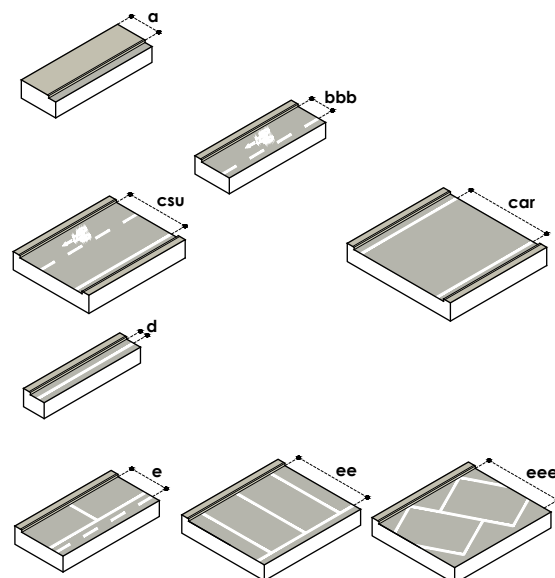
Per strade nuove il marciapiede va realizzato su entrambi i lati con larghezza minima di 1,80 m.

Per strade esistenti, su entrambi i lati con larghezza minima di 1,50 m.

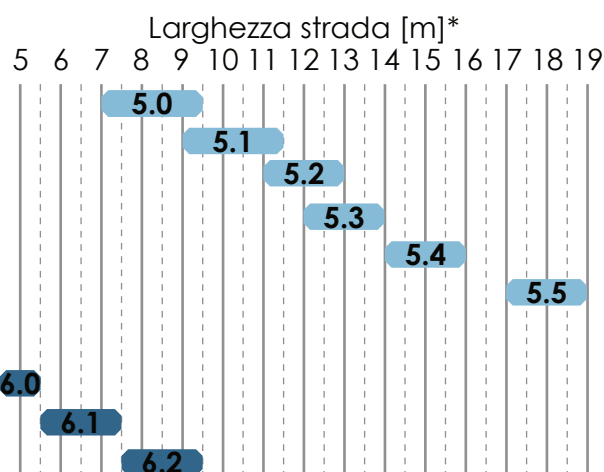
In entrambi i casi la larghezza è sempre da commisurare al flusso pedonale esistente o potenziale.

Gli attraversamenti pedonali possono essere protetti con isole salvagente e/o rialzati a livello dei marciapiedi. In caso di sosta laterale, in corrispondenza degli attraversamenti il marciapiede va avanzato fino al margine della carreggiata.

a	Pedonalità su marciapiede	1,50 m
bbb	Ciclabilità integrata in carreggiata: corsia ciclabile per doppio senso ciclabile	1,25 m
csu	Carreggiata a senso unico con ciclabilità in promiscuo e doppio senso ciclabile (bbb)	3,5 m
car	Carreggiata a doppio senso con ciclabilità in promiscuo	5,5 m
d	Banchina	0,25 m
e	Sosta in linea (2 m stallo)	2,00 m
ee	Sosta a pettine 90°	5,00 m
eee	Sosta a spina 45°	5,00 m



5. Strada a basso-medio traffico senza mezzeria con pedonalità separata e ciclabilità in promiscuo				
5.0	$2a+1csu+1d$	7,25 m	$2a+1car+2d$	9,5 m
5.1	$5.0+1e-1d$	9 m	$5.0+1e-1d$	11,25 m
5.2	$5.0+2e-1d$	11 m	$5.0+2e-2d$	13 m
5.3	$5.0+1ee-1d$	12 m	$5.0+1ee-1d$	14 m
5.4	$5.0+1e+1ee-1d$	14 m	$5.0+1e+1ee-2d$	16 m
5.5	$5.0+2ee-1d$	17 m	$5.0+2ee-2d$	19 m
6. Strada a basso traffico con pedonalità e ciclabilità in promiscuo su strada				
6.0	$1csu$	3,5 m	$1car$	5,5 m
6.1	$6.0+1e$	5,5 m	$6.0+1e$	6,5 m
6.2	$6.0+2e$	7,5 m	$6.0+2e$	9,5 m



*al netto di verde, arredo urbano, illuminazione pubblica, etc

**Caratteristiche geometriche e funzionali (Art. 3.1)**

Le strade Fbis - itinerario ciclopedonale hanno una carreggiata unica con priorità data alle biciclette.

La carreggiata può essere organizzata come spazio condiviso oppure secondo il modello della strada 2-1.

Il limite di velocità è di 30 km/h e può essere abbassato a 20 km/h.

Intersezioni e accessi laterali (Art. 4.1, 4.2, 4.3)

Intersezioni ammesse con strade di classe E, EF e F e con le extraurbane C.

Non è definita dal Regolamento una distanza minima tra intersezioni successive.

L'apertura di nuovi passi carrai non richiede necessariamente l'arretramento del cancello di ingresso dal margine della carreggiata.

Sosta (Art. 3.4)

Ammissa in linea o a 45° e a 90° anche senza fasce di manovra tra stalli di sosta e linea di margine della carreggiata.

Larghezza della sosta in linea compresa tra 2,00 e 2,20 m.

Distanza minima dalle intersezioni 5 m e dalle strisce pedonali di 2,5 m.

In presenza di corsie ciclabili, la sosta a 45° o 90° non è ammessa se non creando una fascia di manovra di almeno 2,0 m. Nel caso di corsie ciclabili in carreggiata, con sosta in linea, è necessario individuare una fascia di manovra di almeno di 0,5 m tra corsia e stalli di sosta.

Fermate trasporto pubblico (Art. 3.5)

Sulle strade locali il trasporto pubblico di linea non è ammesso.

Nel caso di trasporto pubblico scolastico eseguito con mezzi di lunghezza inferiore ai 12 m, per l'organizzazione delle fermate andranno seguite come indirizzo le indicazioni fornite per le altre classi di strada.

Circolazione biciclette (Art. 2.3, 3.7)

Per definizione la strada Fbis - itinerario ciclopedonale è destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile, a cui va garantita una sicurezza "intrinseca" assicurata innanzitutto da un traffico veicolare nullo o molto basso.

La circolazione delle biciclette va organizzata in promiscuo con gli autoveicoli in carreggiata.

Opportuna la collocazione di un cartello con chiare indicazioni sui veicoli ammessi al transito alle estremità della strada.

Eventuali dispositivi di moderazione del traffico dovranno il più possibile non arrecare disagio al transito lineare delle biciclette.

Marciapiedi e percorsi pedonali (Art. 3.6)

Per strade nuove, su entrambi i lati con larghezza minima di 1,80 m.

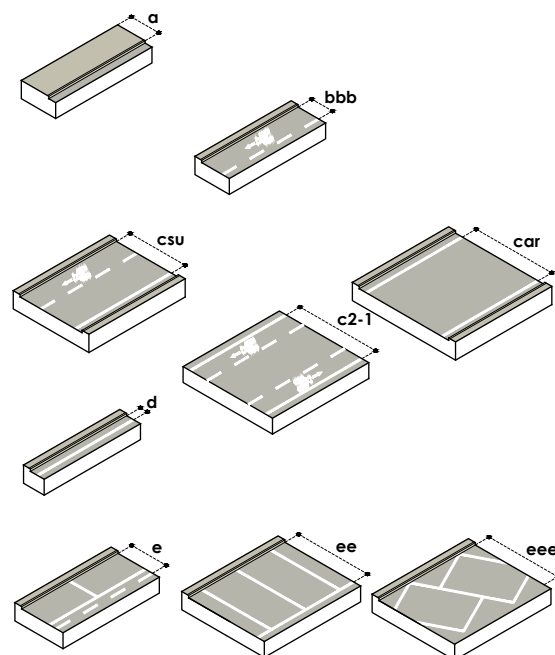
Per strade esistenti, su entrambi i lati con larghezza minima di 1,50 m, sempre da commisurare al flusso pedonale esistente o potenziale.

Gli attraversamenti pedonali possono essere protetti con isole salvagente e/o rialzati a livello dei marciapiedi.

In caso di sosta laterale, in corrispondenza degli attraversamenti il marciapiede va avanzato fino al margine della carreggiata.

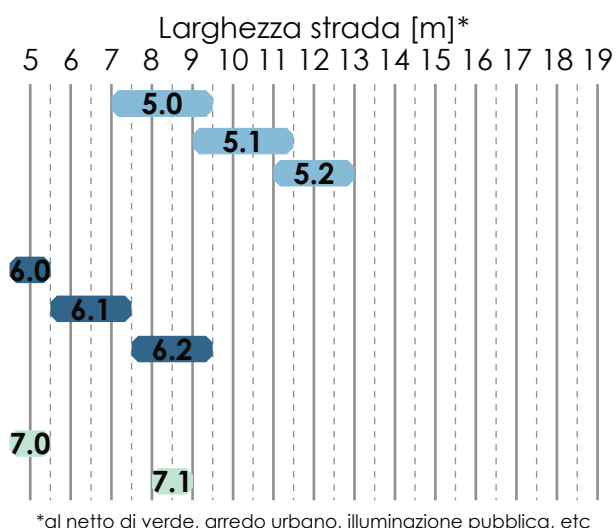
Ammissa l'assenza di marciapiedi solo per Zone Residenziali a 20 km/h o dove sia lasciato disponibile al bordo delle strade con sosta consentita uno spazio sufficiente per il transito dei pedoni, comunque non inferiore ad 1,00 m (Art. 157 C.d.S.) o dove la strada sia organizzata secondo il modello 2-1.

a	Pedonalità su marciapiede	1,50 m
bbb	Ciclabilità integrata in carreggiata: corsia ciclabile	1,25 m
csu	Carreggiata a senso unico con ciclabilità in promiscuo e doppio senso ciclabile (BBB)	3,5 m
cccc	Carreggiata a doppio senso con ciclabilità in promiscuo	5,5 m
c2-1	Strada 2-1	5,5 m
d	Banchina	0,25 m
e	Sosta in linea (2 m stallo)	2,00 m
ee	Sosta a pettine 90°	5,00 m
eee	Sosta a spina 45°	5,00 m



5. Strada a basso-medio traffico senza mezzeria con pedonalità separata e ciclabilità in promiscuo				
5.0	$2a+1csu+1d$	7,25 m	$2a+1car+2d$	9,5 m
5.1	$5.0+1e-1d$	9 m	$5.0+1e-1d$	11,25 m
5.2	$5.0+2e-1d$	11 m	$5.0+2e-2d$	13 m
6. Strada a basso traffico con pedonalità e ciclabilità in promiscuo su strada				
6.0	$1csu$	3,5 m	$1car$	5,5 m
6.1	$6.0+1e$	5,5 m	$6.0+1e$	7,5 m
6.2	$6.0+2e$	7,5 m	$6.0+2e$	9,5 m
7. Strada 2-1				
7.0	$1c2-1$	5,5 m		
7.1	$7.0+2a$	8,5 m		

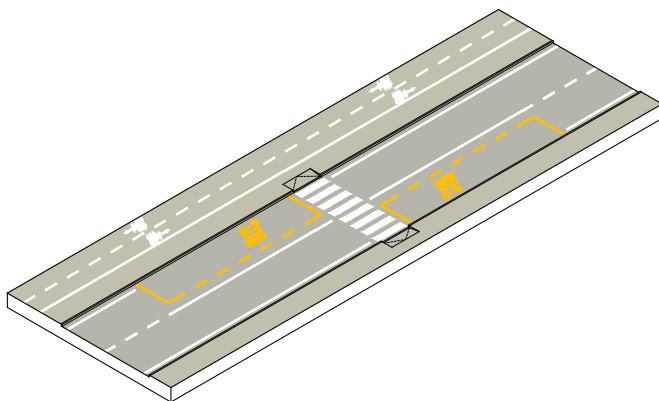
Per sosta a 90° e a 45° la larghezza va incrementata come nel caso delle strade di tipo F (pag. 14-15).



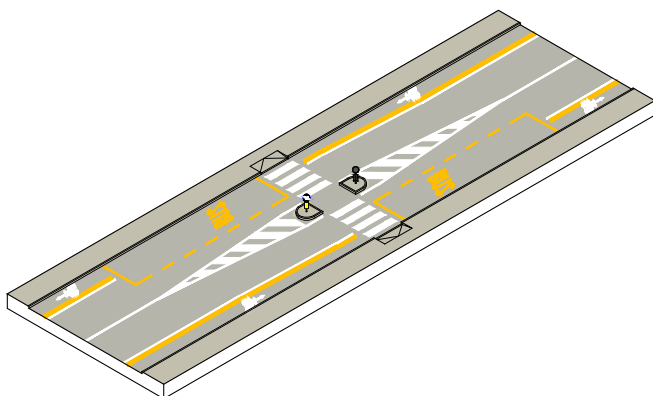
Modelli di strada e Sezione tipo

Codice modello	Elementi caratterizzanti	Ciclabilità	Pedonalità	Codice sezione tipo	N° corsie veicolari	Sosta	Fascia polifunzionale
1	2, 3 o 4 corsie veicolari Modulo di corsia base da 3,00 m (3,50 m con TPL) Traffico alto (indicativamente >1500 ve/hp)	separata	separata	1.0	1+1		
				1.1	1+1		sì
				1.2	2+1		
				1.3	2+1		sì
				1.4	2+2		
2	2 corsie veicolari Modulo di corsia base da 2,75 o 3,00 m (3,25 o 3,50 m con TPL) Traffico medio-alto (indicativamente 1000-2000 ve/hp)	integrata con pista ciclabile su corsia riservata	separata	2.0	1+1		
				2.1	1+1		sì
				2.2	1+1	in linea 1 lato	
				2.3	1+1	in linea 2 lati	sì
				2.4	1+1	in linea 1 lato	
3	2 corsie veicolari Modulo di corsia base da 3,75 m (inclusivi di corsia ciclabile) Traffico medio (indicativamente 500-1000 ve/hp)	integrata con corsie ciclabili	separata	3.0	1+1		
				3.1	1+1		sì
				3.2	1+1	in linea 1 lato	
				3.3	1+1	in linea 2 lati	sì
				3.4	1+1	in linea 1 lato	
4	2 corsie veicolari Modulo di corsia base da 2,75 m (3,25 m con TPL) Traffico medio (indicativamente 500-1000 ve/hp)	promiscua in carreggiata	separata	4.0	1+1		
				4.1	1+1		sì
				4.2	1+1	in linea 1 lato	
				4.3	1+1	in linea 2 lati	sì
				4.4	1+1	in linea 1 lato	
5	Carreggiata unica senza mezzeria (max 5,50 m) Traffico medio-basso (indicativamente 400-800 ve/hp)	promiscua in carreggiata	separata	5.0	no mezzeria	a pettine o spina 1 lato	
				5.1	no mezzeria	in linea 1 lato	
				5.2	no mezzeria	in linea 2 lati	
				5.3	no mezzeria	lato 1 in linea, lato 2 a pettina o spina	
				5.4	no mezzeria	a pettine o spina 1 lato	
6	Carreggiata unica senza mezzeria (max 5,50 m doppio senso) Traffico basso (indicativamente <500 ve/hp) Assenza di marciapiedi No trasporto pubblico	promiscua in carreggiata	promiscua	6.0	no mezzeria		
				6.1	no mezzeria	in linea 1 lato	
				6.2	no mezzeria	in linea 2 lati	
7	Strada 2-1 Traffico basso (indicativamente <500 ve/hp) No trasporto pubblico	integrata con corsie ciclabili	separata o promiscua	7.1	1		
				7.2	1		

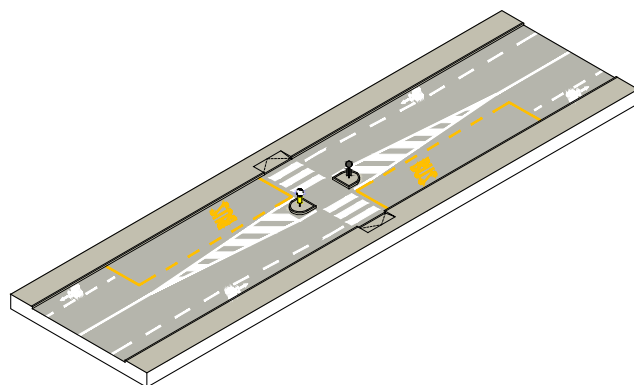
1. Strada ad alto traffico con pedonalità e ciclabilità separata



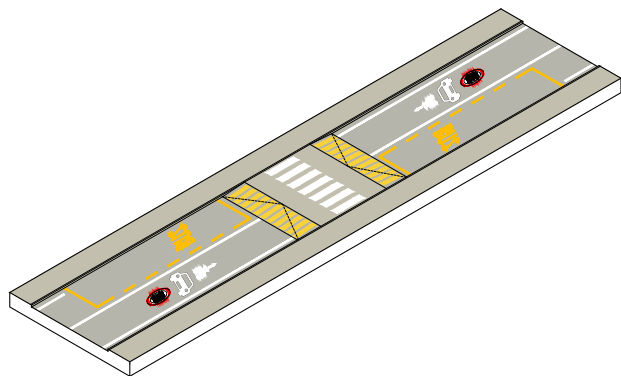
2. Strada a medio-alto traffico con pedonalità separata e con piste ciclabili su corsia riservata



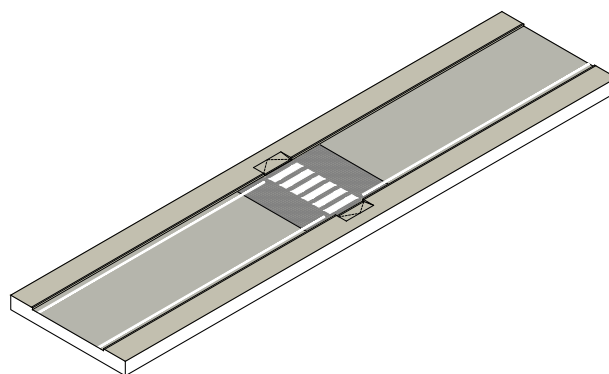
3. Strada a medio-alto traffico con pedonalità separata e con corsie ciclabili



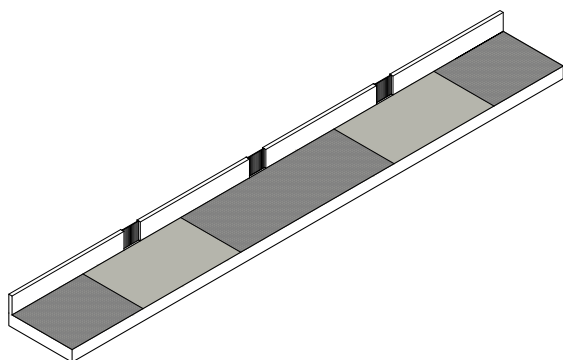
4. Strada a medio traffico con pedonalità separata e ciclabilità in promiscuo



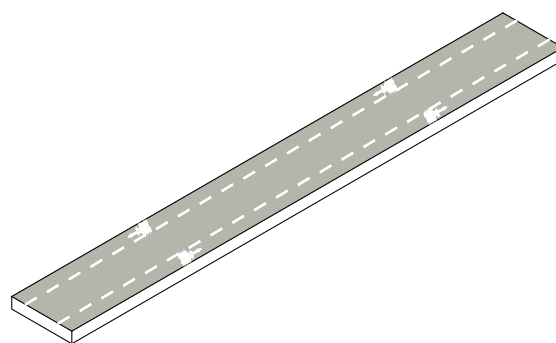
5. Strada a basso-medio traffico senza linea mezzzeria con pedonalità separata e ciclabilità in promiscuo



Strada a basso traffico con pedonalità e ciclabilità in promiscuo su strada

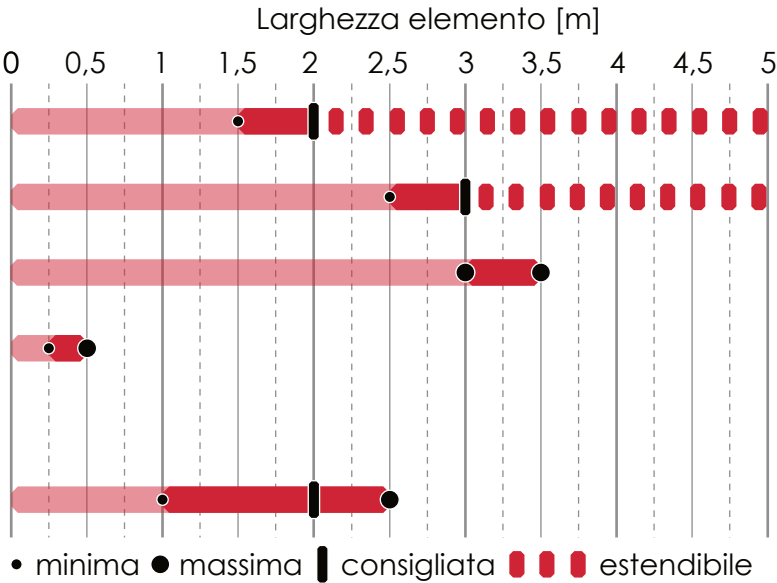


Strada 2-1



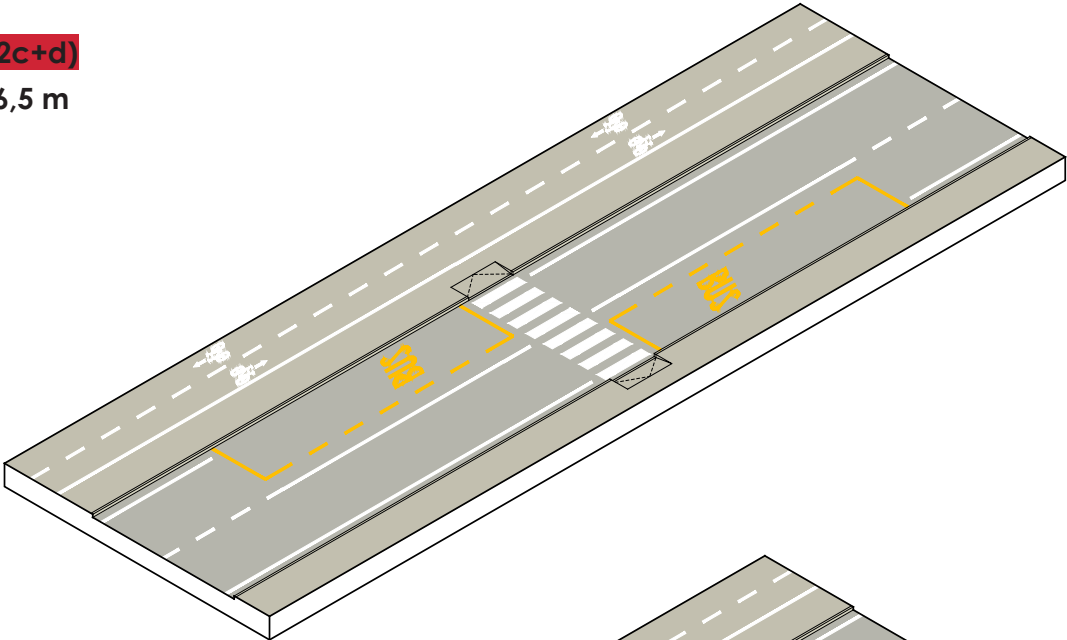
1 Strada ad alto traffico con pedonalità e ciclabilità separata

a	Pedonalità su marciapiede
b	Ciclabilità separata: pista ciclabile in sede propria o contigua al marciapiede
c	Corsia veicolare (dimensione massima 3 m; 3,5 m con TPL)
d	Banchina
e	Sosta eventuale in controstrada
f	Corsia polifunzionale



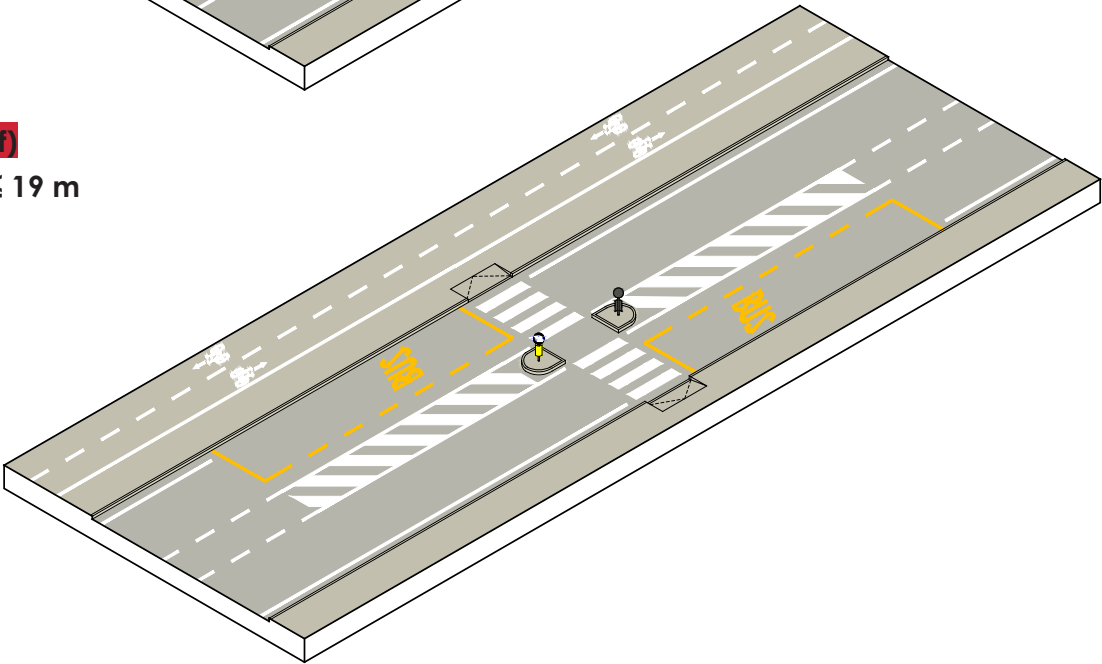
SEZIONE 1.0 (2a+1b+2c+d)

12 m ≤ larghezza ≤ 16,5 m



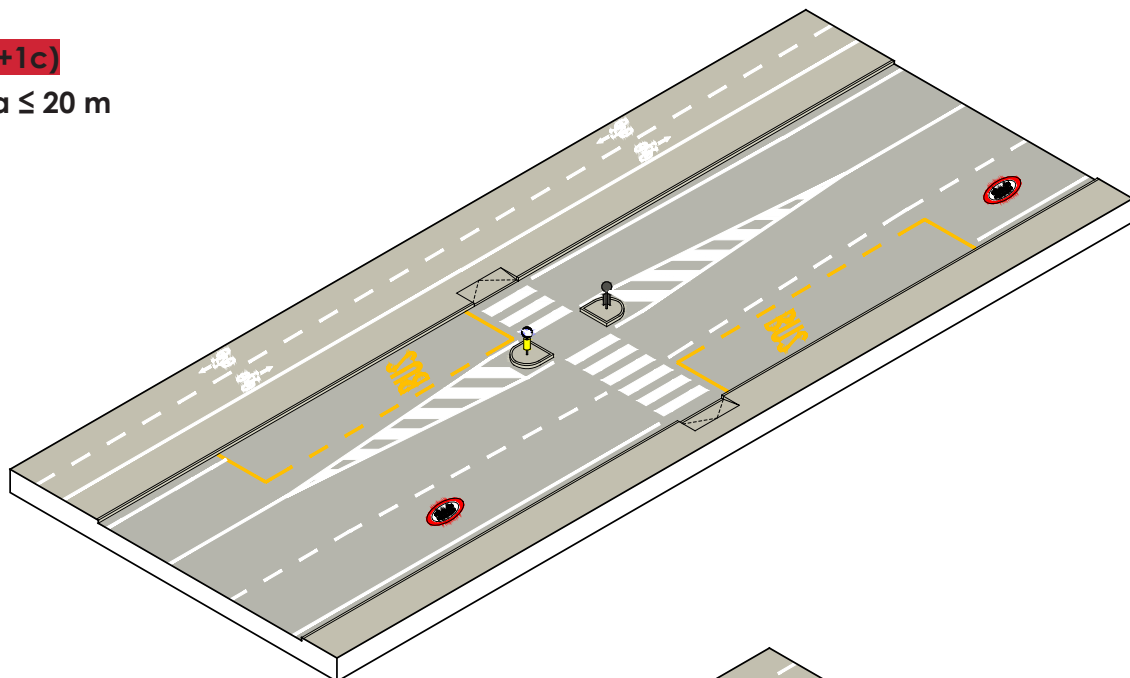
SEZIONE 1.1 (1.0+1f)

13 m ≤ larghezza ≤ 19 m



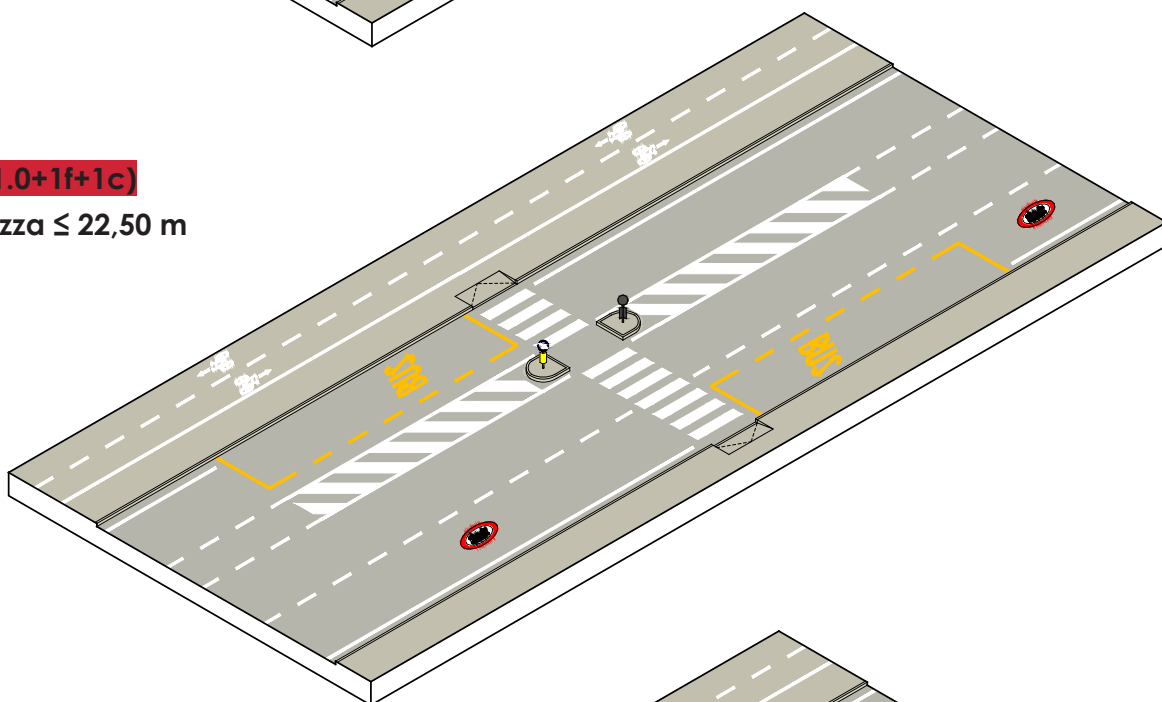
SEZIONE 1.2 (1.0+1c)

15 m ≤ larghezza ≤ 20 m



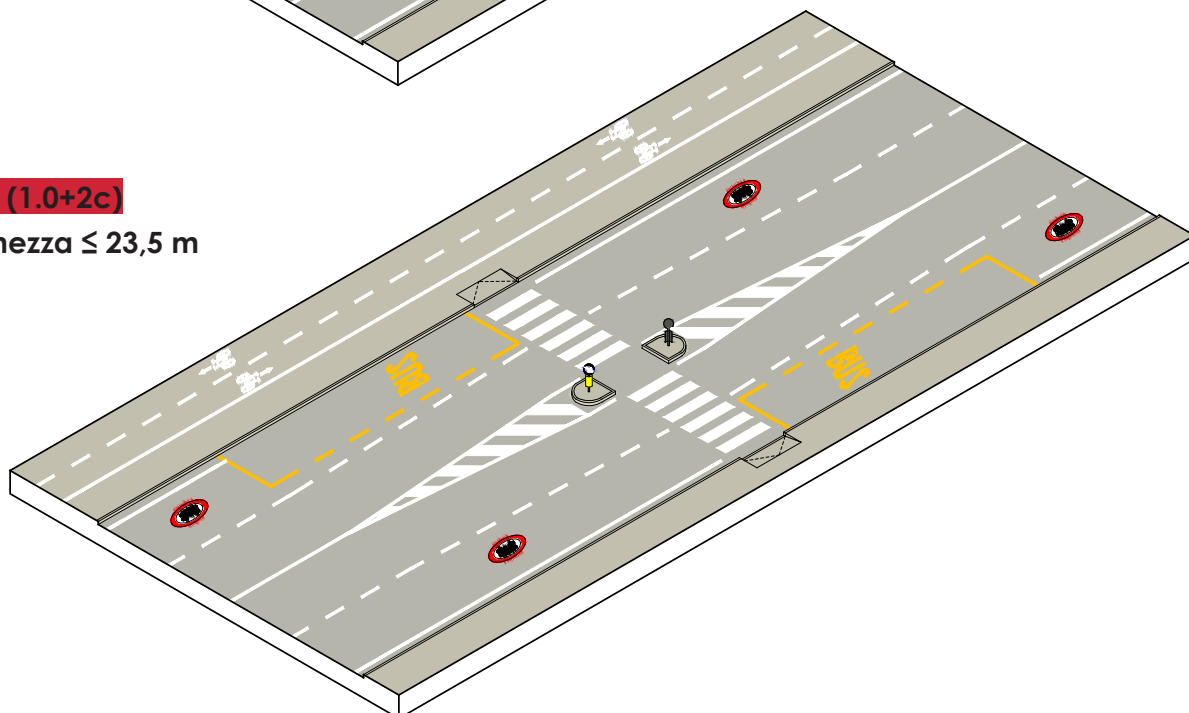
SEZIONE 1.3 (1.0+1f+1c)

16 m ≤ larghezza ≤ 22,50 m



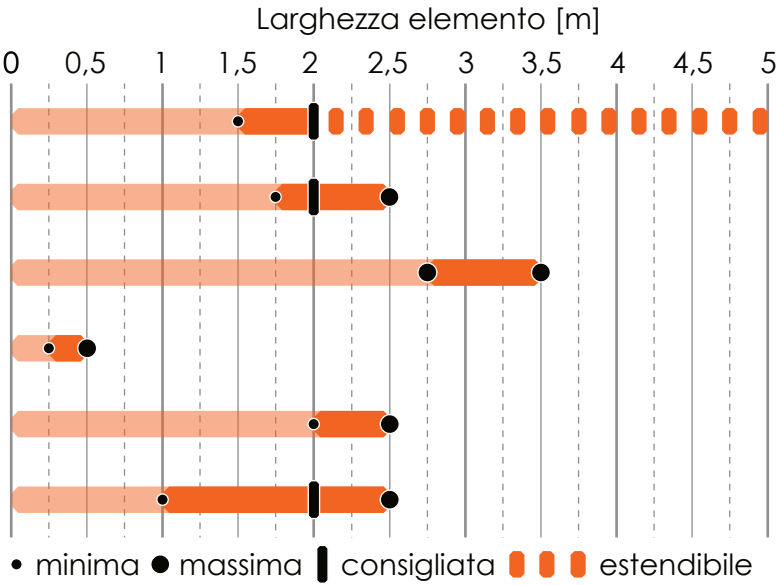
SEZIONE 1.4 (1.0+2c)

18 m ≤ larghezza ≤ 23,5 m



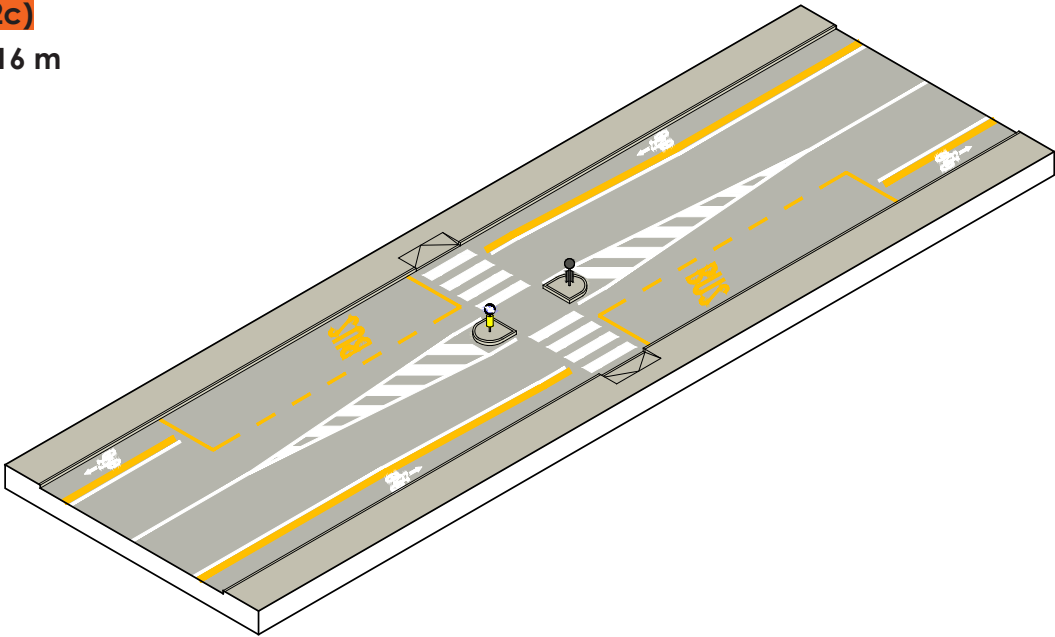
2 Strada a medio-alto traffico con pedonalità separata e con piste ciclabili su corsia riservata

a	Pedonalità su marciapiede
b	Ciclabilità integrata: pista ciclabile su corsia riservata
c	Corsia veicolare (dimensione massima 2,75-3 m; 3,25-3,5 m con TPL)
d	Banchina
e	Sosta in linea
f	Corsia polifunzionale



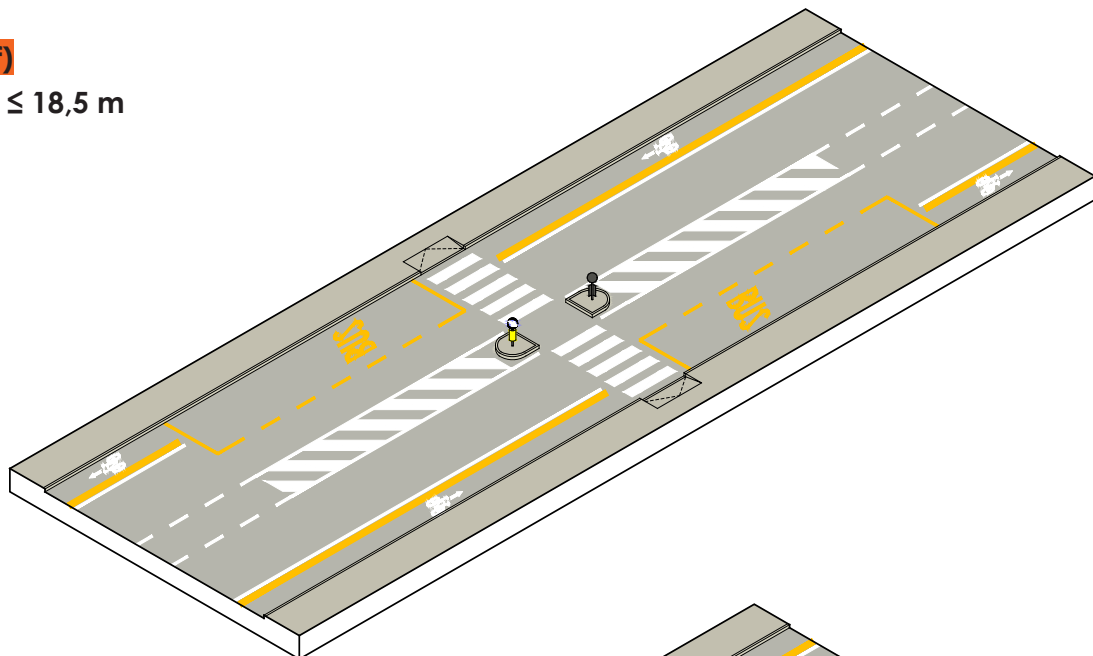
SEZIONE 2.0 (2a+2b+2c)

12,5 m ≤ larghezza ≤ 16 m



SEZIONE 2.1 (2.0+1f)

$13,5 \text{ m} \leq \text{larghezza} \leq 18,5 \text{ m}$

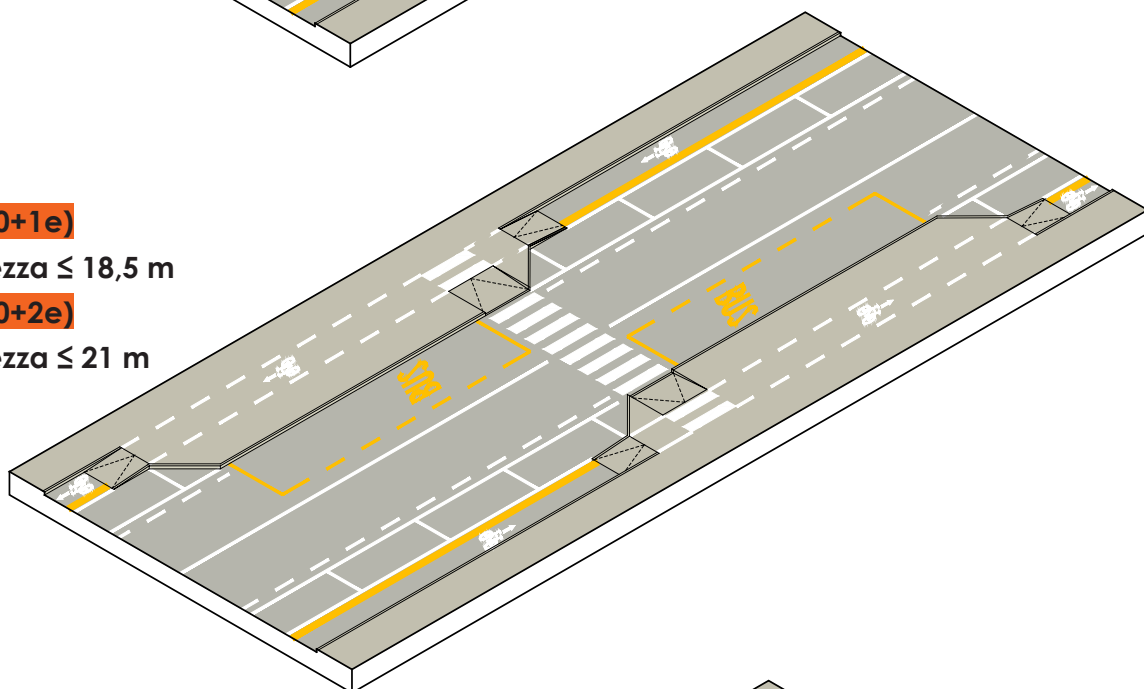


SEZIONE 2.2 (2.0+1e)

$14,5 \text{ m} \leq \text{larghezza} \leq 18,5 \text{ m}$

SEZIONE 2.4 (2.0+2e)

$16,5 \text{ m} \leq \text{larghezza} \leq 21 \text{ m}$

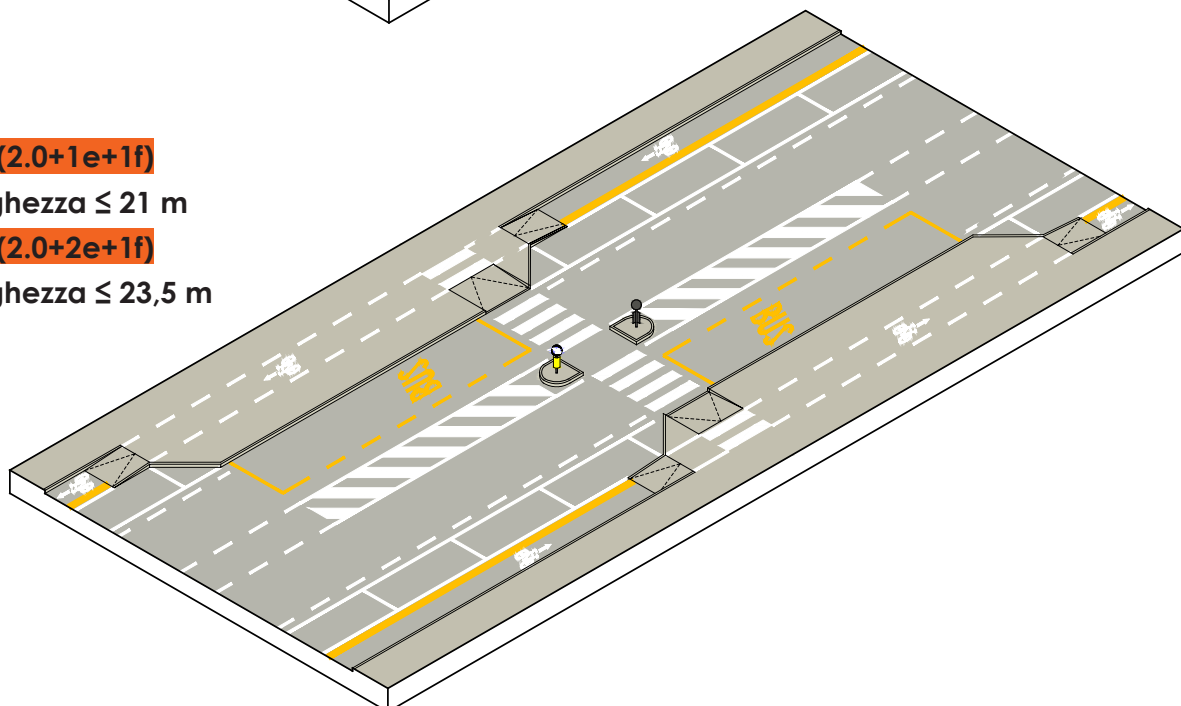


SEZIONE 2.3 (2.0+1e+1f)

$15,5 \text{ m} \leq \text{larghezza} \leq 21 \text{ m}$

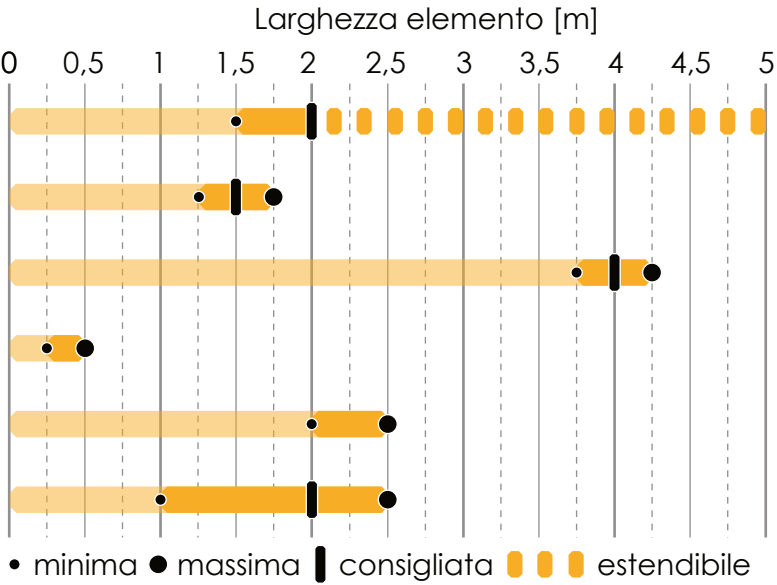
SEZIONE 2.5 (2.0+2e+1f)

$17,5 \text{ m} \leq \text{larghezza} \leq 23,5 \text{ m}$



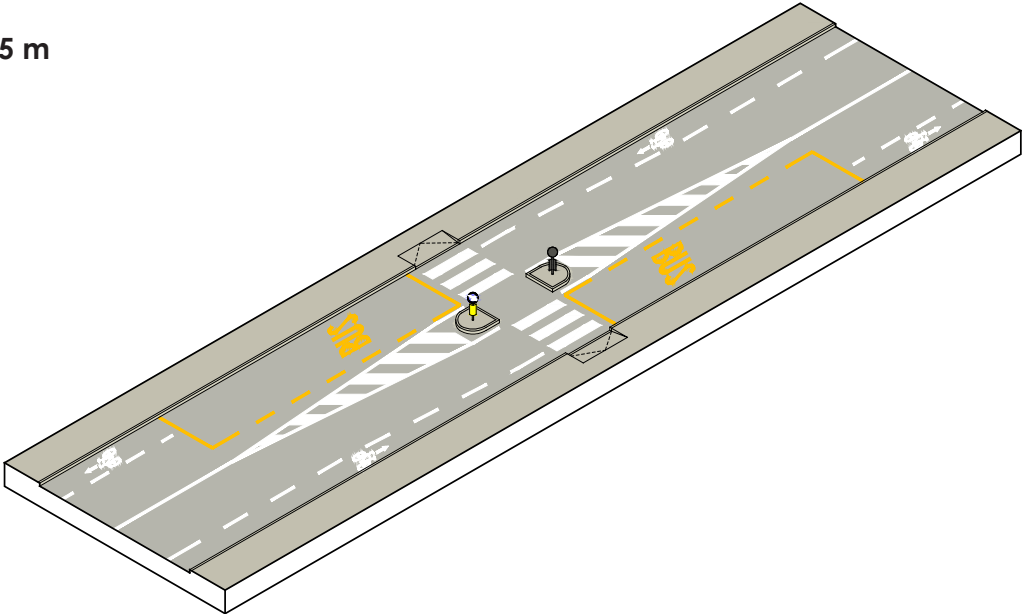
3 Strada a medio-alto traffico con pedonalità separata e con corsie ciclabili

a	Pedonalità su marciapiede
b	Ciclabilità integrata: corsia ciclabile
c	Corsia veicolare (inclusa b)
d	Banchina
e	Sosta in linea
f	Corsia polifunzionale



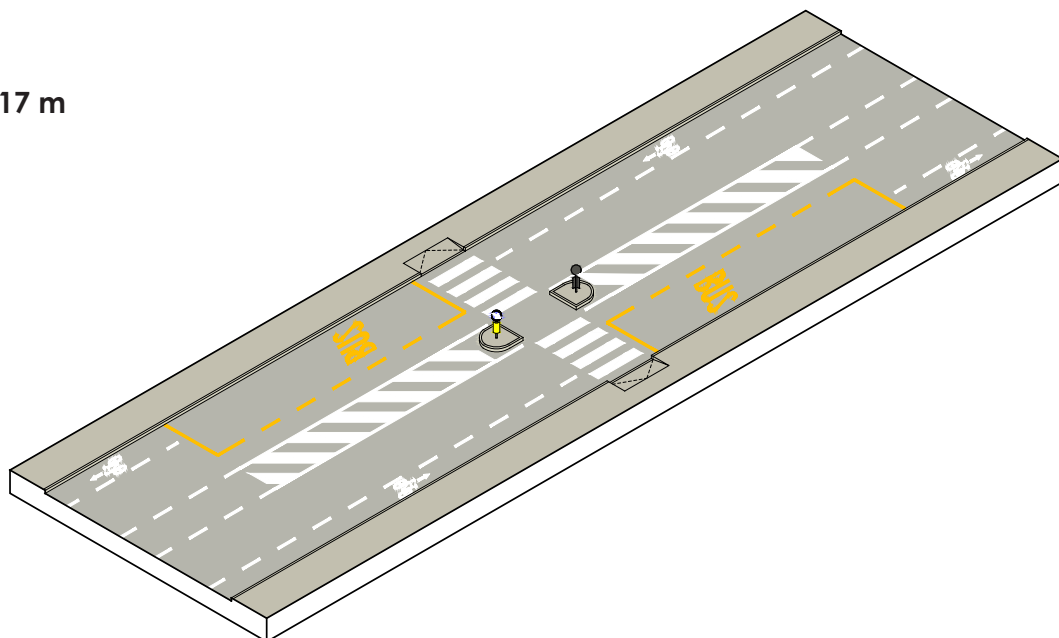
SEZIONE 3.0 (2a+2c)

10,5 m ≤ larghezza ≤ 14,5 m



SEZIONE 3.1 (3.0+1f)

11,5 m ≤ larghezza ≤ 17 m

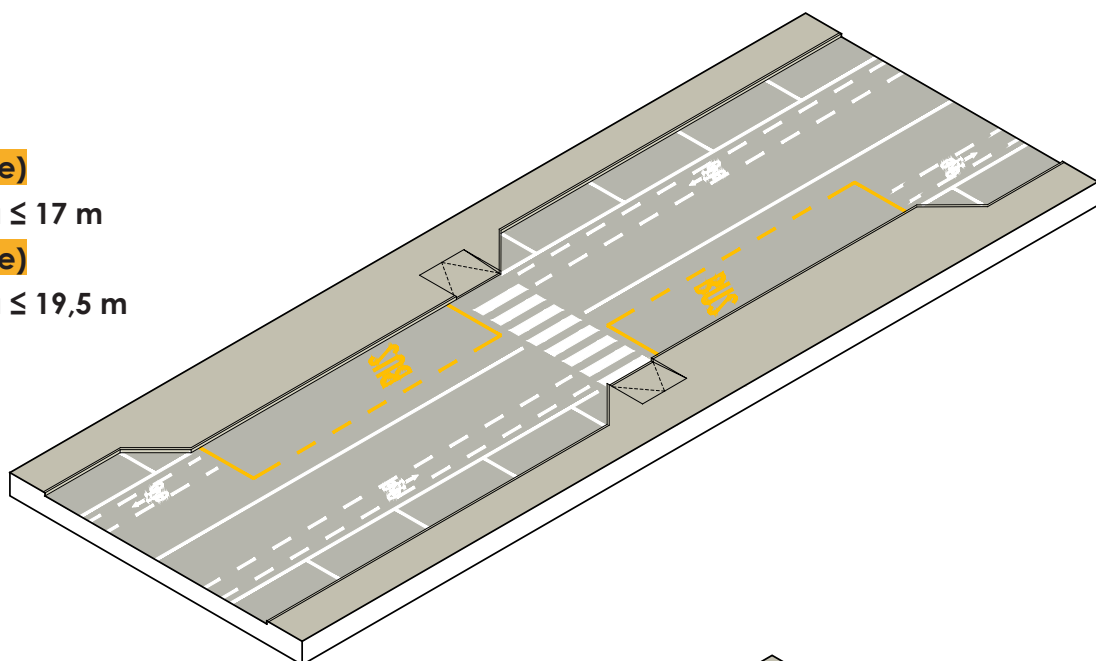


SEZIONE 3.2 (3.0+1e)

12,5 m ≤ larghezza ≤ 17 m

SEZIONE 3.4 (3.0+2e)

14,5 m ≤ larghezza ≤ 19,5 m

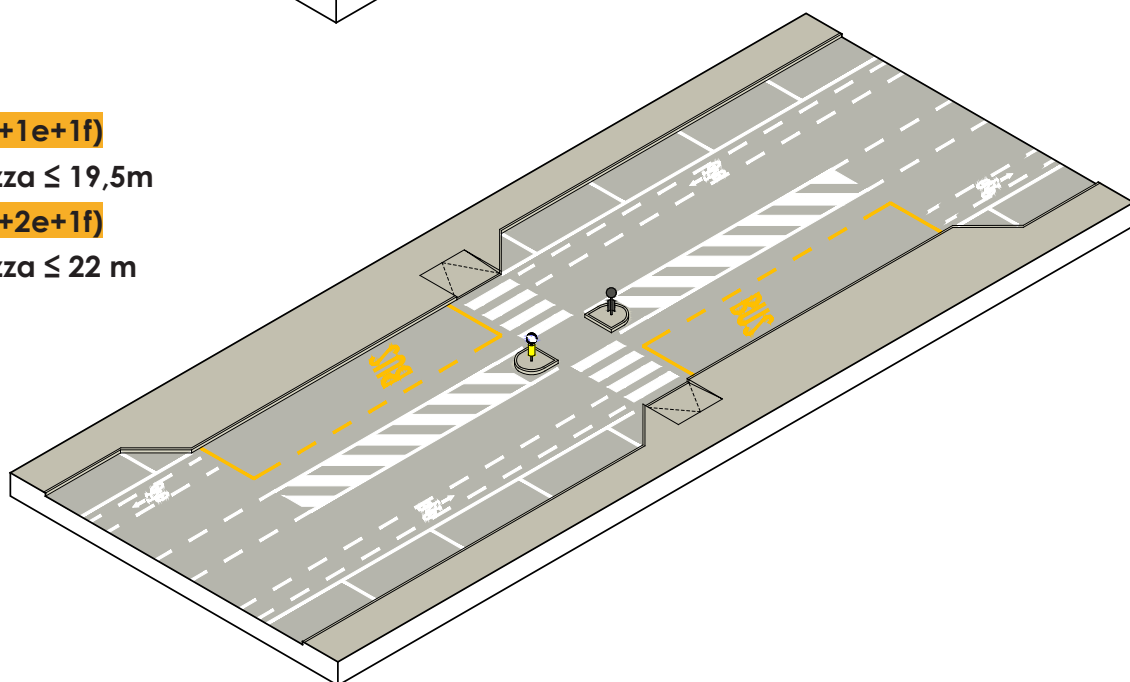


SEZIONE 3.3 (3.0+1e+1f)

13,5 m ≤ larghezza ≤ 19,5 m

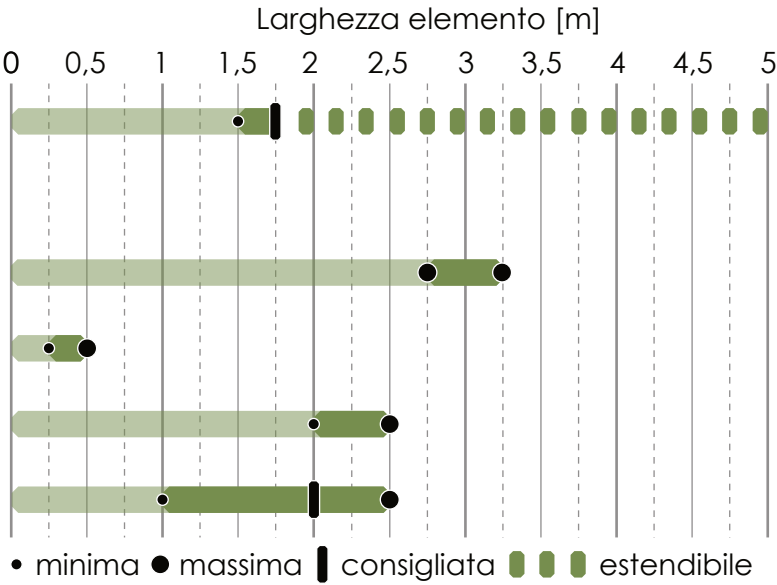
SEZIONE 3.5 (3.0+2e+1f)

15,5 m ≤ larghezza ≤ 22 m



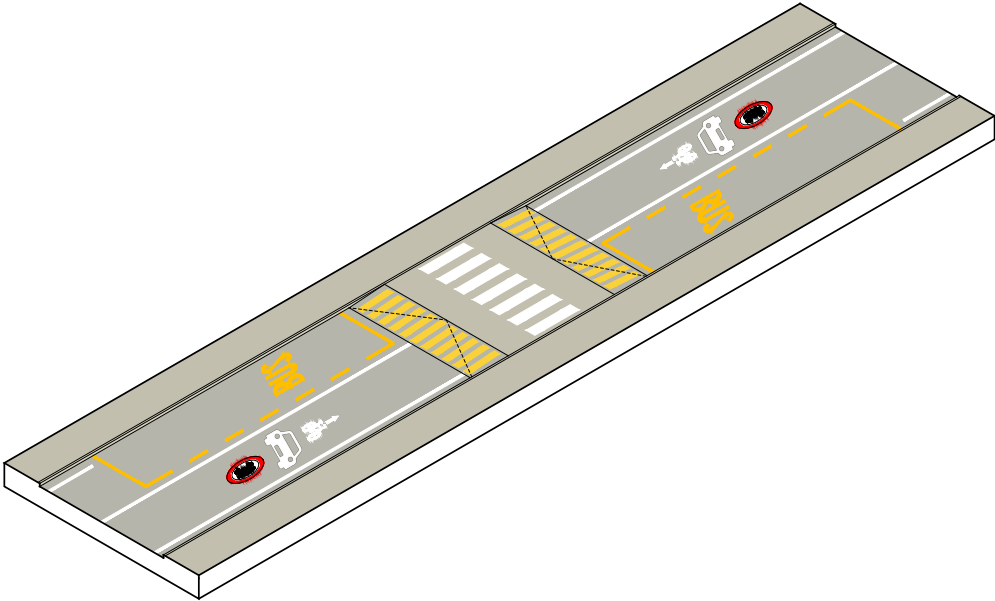
4 Strada a medio traffico con pedonalità separata e ciclabilità in promiscuo

a	Pedonalità su marciapiede
b	Ciclabilità promiscua
c	Corsia veicolare (dimensione massima 2,75 m; 3,25 m con TPL)
d	Banchina
e	Sosta in linea
f	Corsia polifunzionale



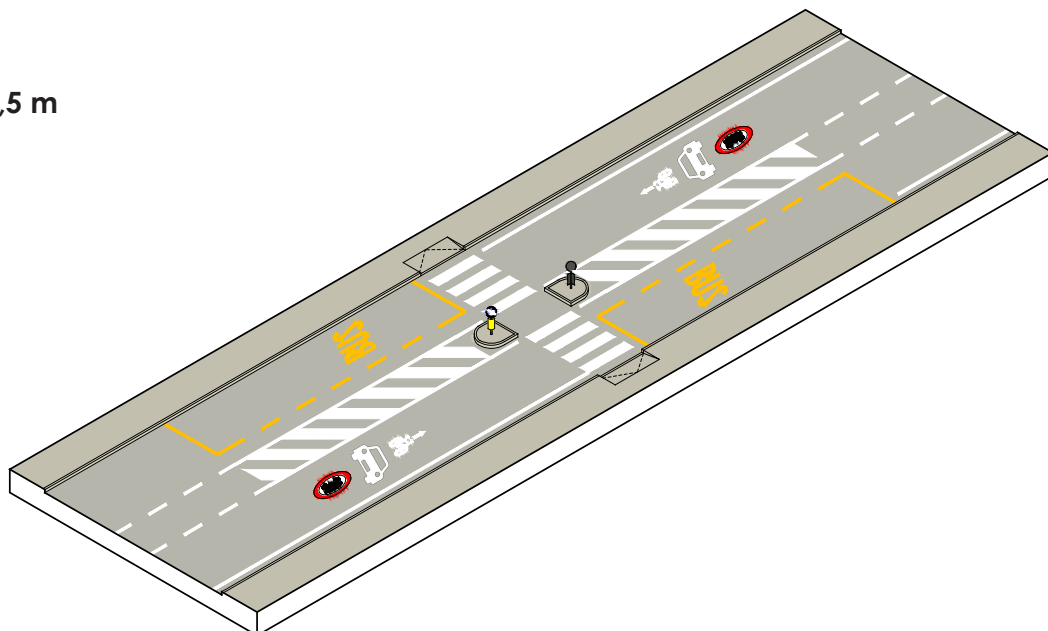
SEZIONE 4.0 (2a+2c+2d)

9 m ≤ larghezza ≤ 11 m



SEZIONE 4.1 (4.0+1f)

10 m ≤ larghezza ≤ 13,5 m

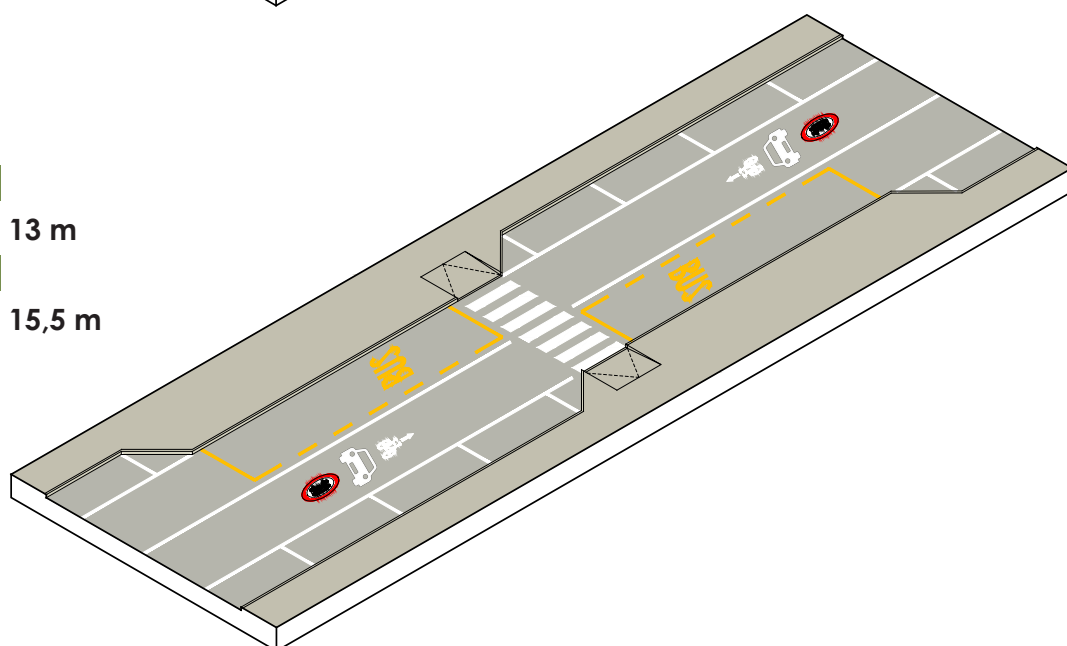


SEZIONE 4.2 (4.0+1e)

10,5 m ≤ larghezza ≤ 13 m

SEZIONE 4.4 (4.0+2e)

12,5 m ≤ larghezza ≤ 15,5 m

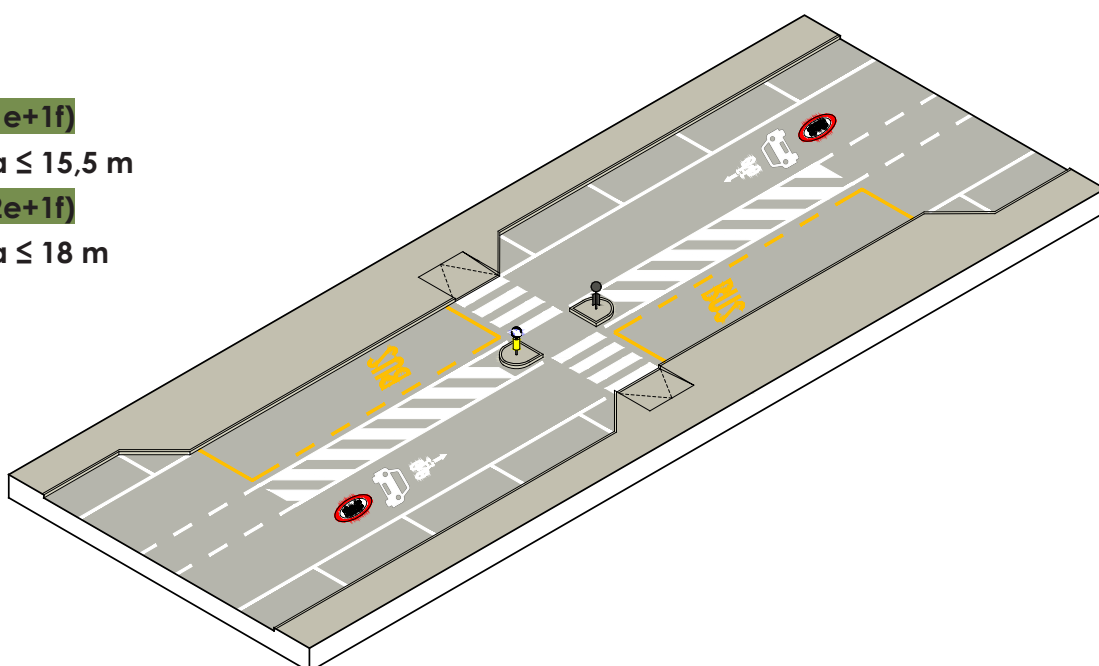


SEZIONE 4.3 (4.0+1e+1f)

11,5 m ≤ larghezza ≤ 15,5 m

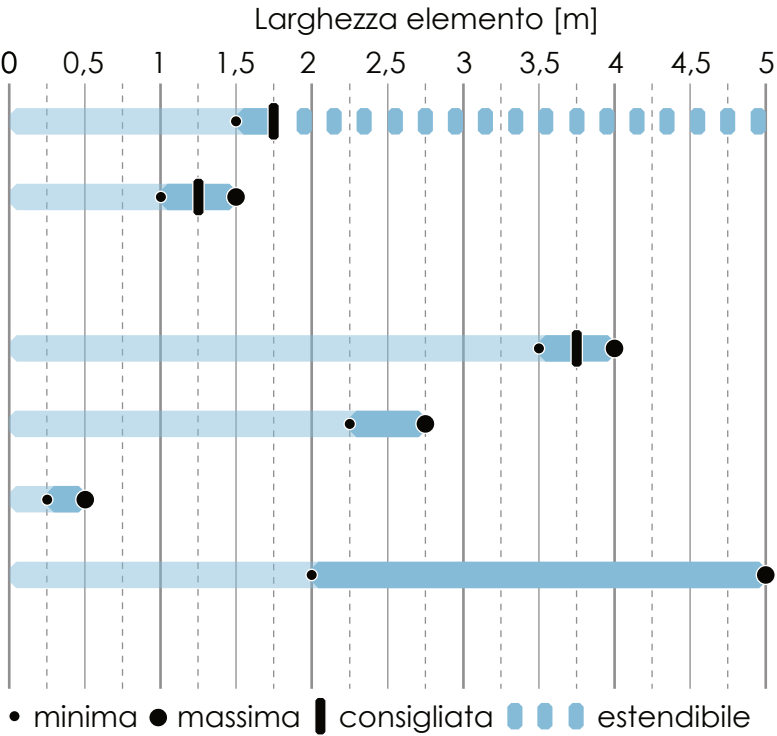
SEZIONE 4.5 (4.0+2e+1f)

13,5 m ≤ larghezza ≤ 18 m



5 Strada a basso-medio traffico senza linea mezzzeria con pedonalità separata e ciclabilità in promiscuo

a	Pedonalità su marciapiede
b1	Ciclabilità integrata per doppio senso ciclabile: corsia ciclabile
b2	Ciclabilità promiscua
c1	Carreggiata senso unico (inclusa b1)
c2	Mezza carreggiata doppio senso (dimensione massima 2,75 m)
d	Banchina
e	Sosta in linea, a pettine o a spina
f	Corsia polifunzionale

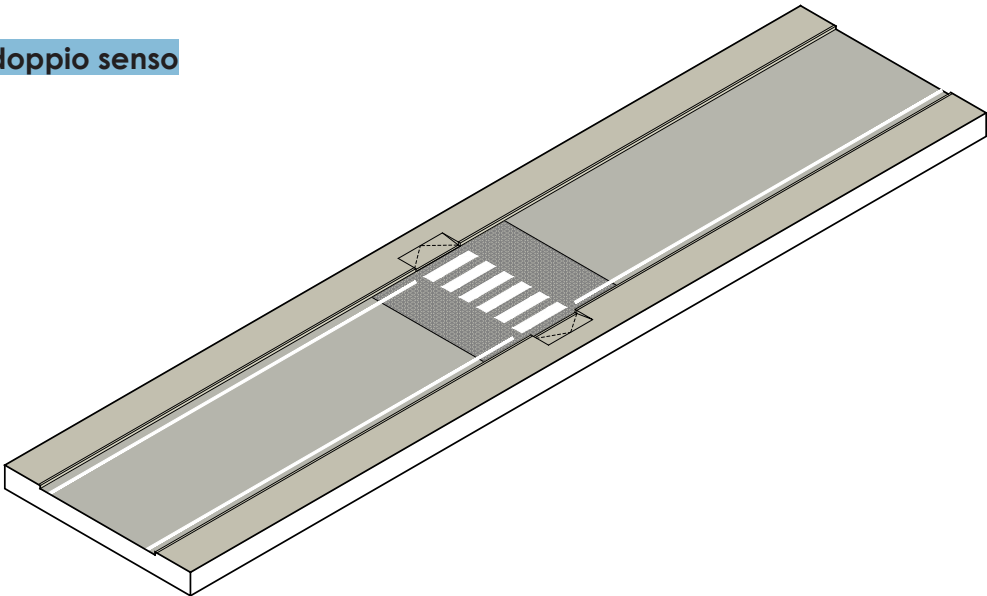


SEZIONE 5.0 (2a+2c1+2d) senso unico

7 m ≤ larghezza ≤ 8 m

SEZIONE 5.0 (2a+2c2+2d) doppio senso

8 m ≤ larghezza ≤ 9,5 m



SEZIONE 5.1 (5.0+1e) senso unico

9 m ≤ larghezza ≤ 10,5 m

SEZIONE 5.1 (5.0+1e) doppio senso

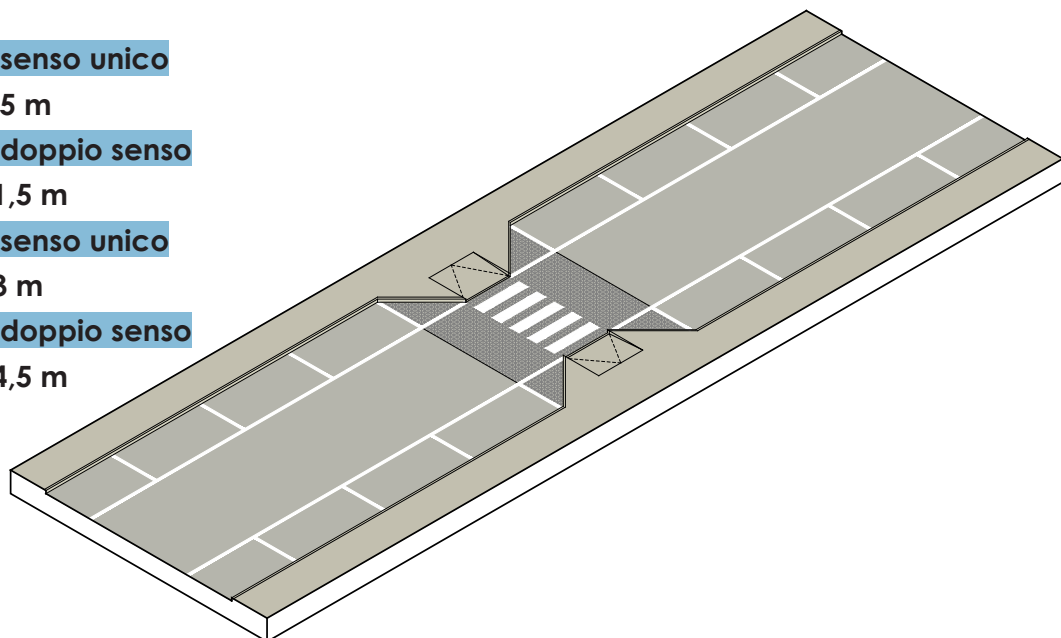
10 m ≤ larghezza ≤ 11,5 m

SEZIONE 5.2 (5.0+2e) senso unico

11 m ≤ larghezza ≤ 13 m

SEZIONE 5.2 (5.0+2e) doppio senso

13 m ≤ larghezza ≤ 14,5 m

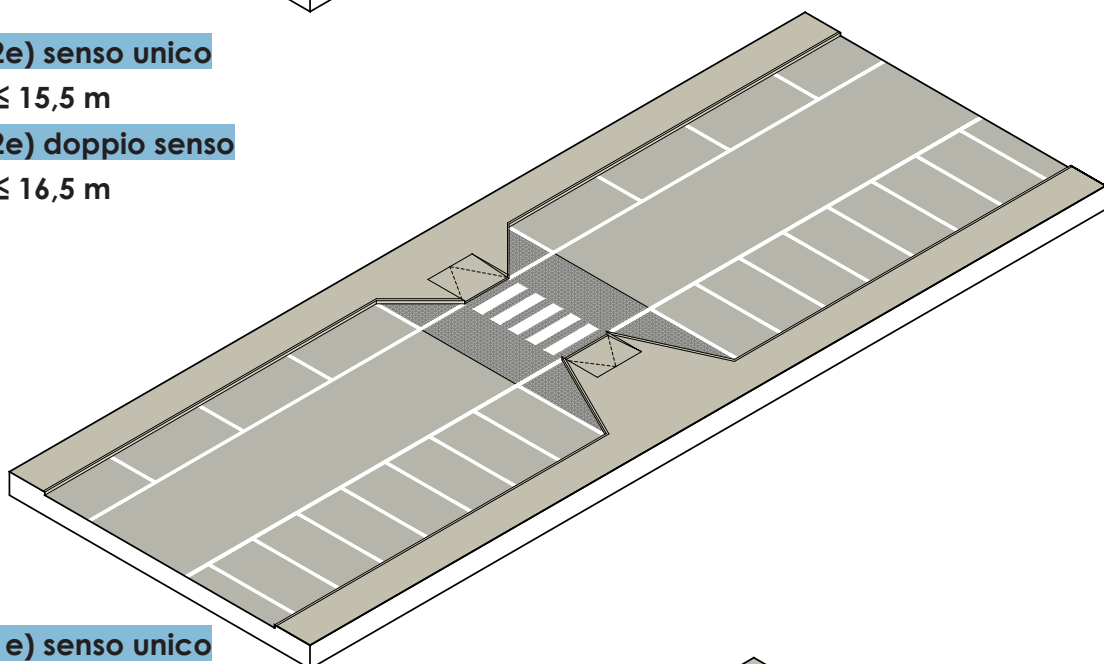


SEZIONE 5.3 (5.0+2e) senso unico

15 m ≤ larghezza ≤ 15,5 m

SEZIONE 5.3 (5.0+2e) doppio senso

15 m ≤ larghezza ≤ 16,5 m



SEZIONE 5.4 (5.0+1e) senso unico

12 m ≤ larghezza ≤ 13 m

SEZIONE 5.4 (5.0+1e) doppio senso

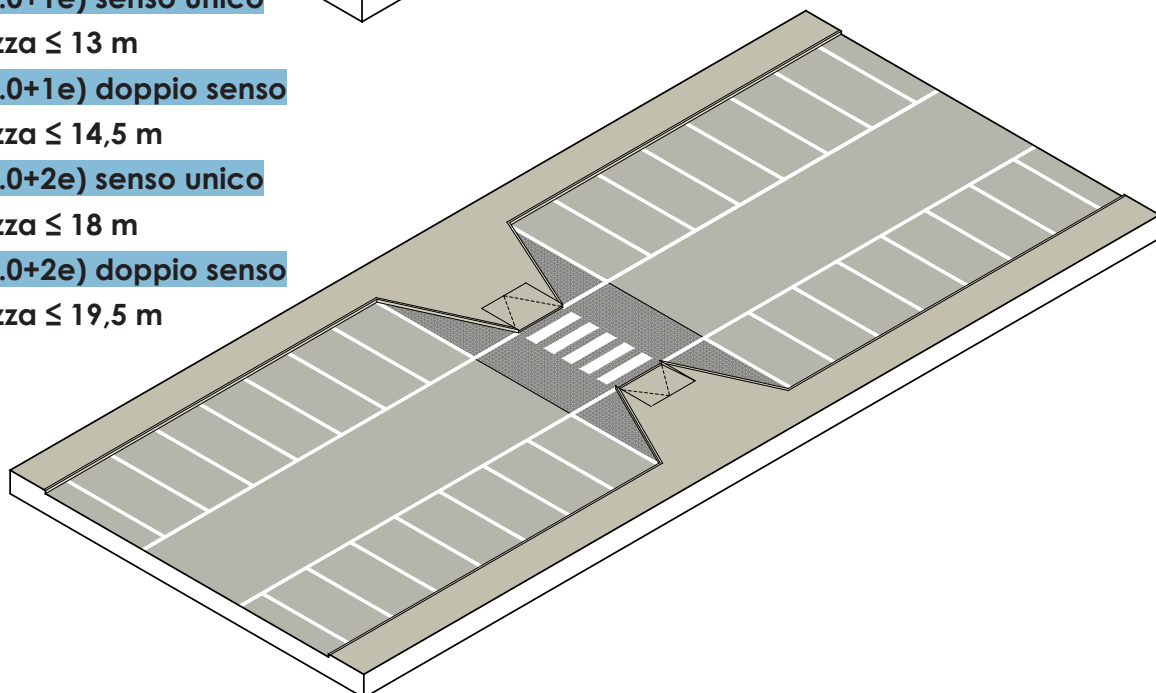
13 m ≤ larghezza ≤ 14,5 m

SEZIONE 5.5 (5.0+2e) senso unico

17 m ≤ larghezza ≤ 18 m

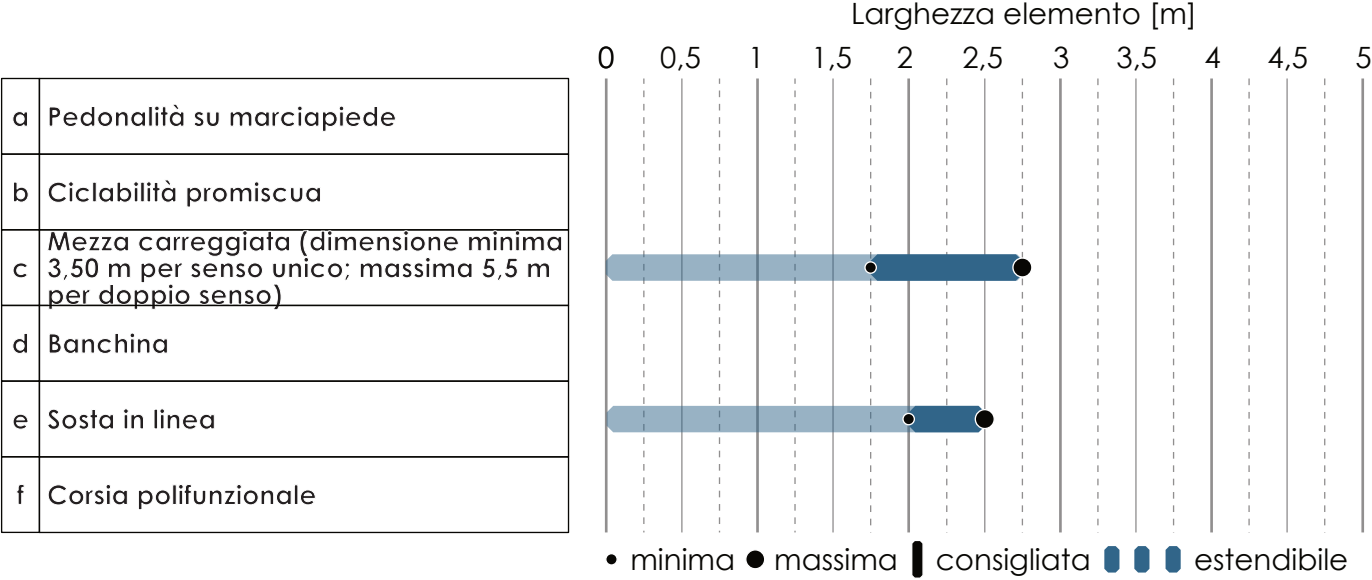
SEZIONE 5.5 (5.0+2e) doppio senso

18 m ≤ larghezza ≤ 19,5 m



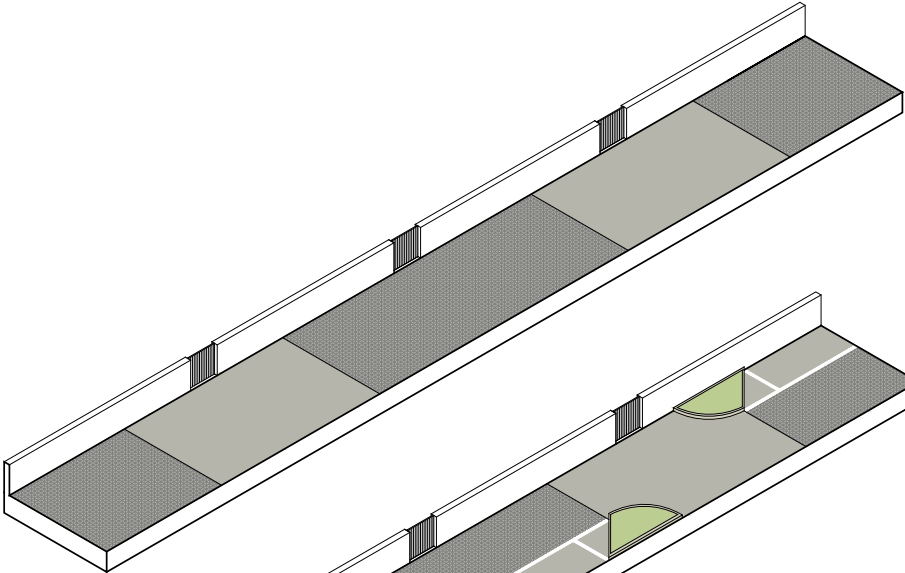
6

Strada a basso traffico con pedonalità e ciclabilità in promiscuo su strada



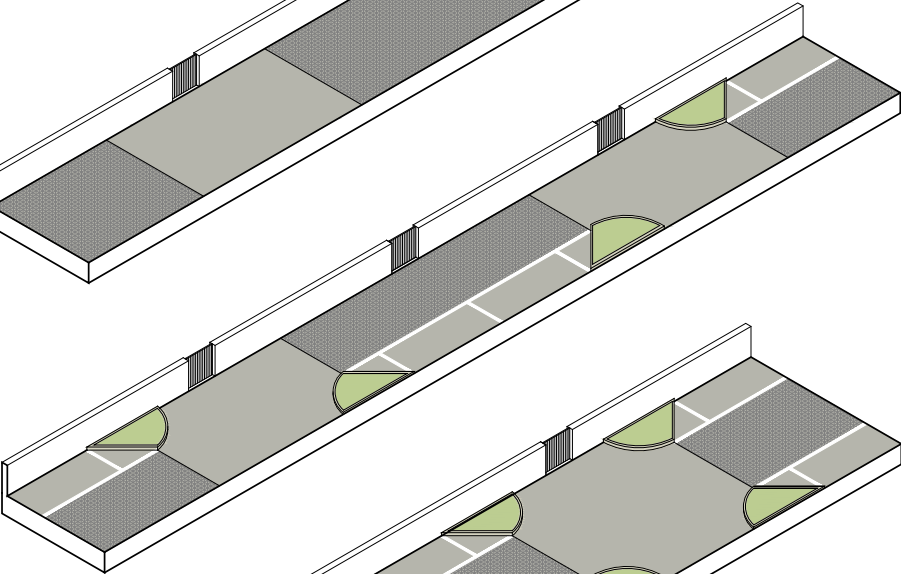
SEZIONE 6.0 (2c)

3,5 m ≤ larghezza ≤ 5,5 m



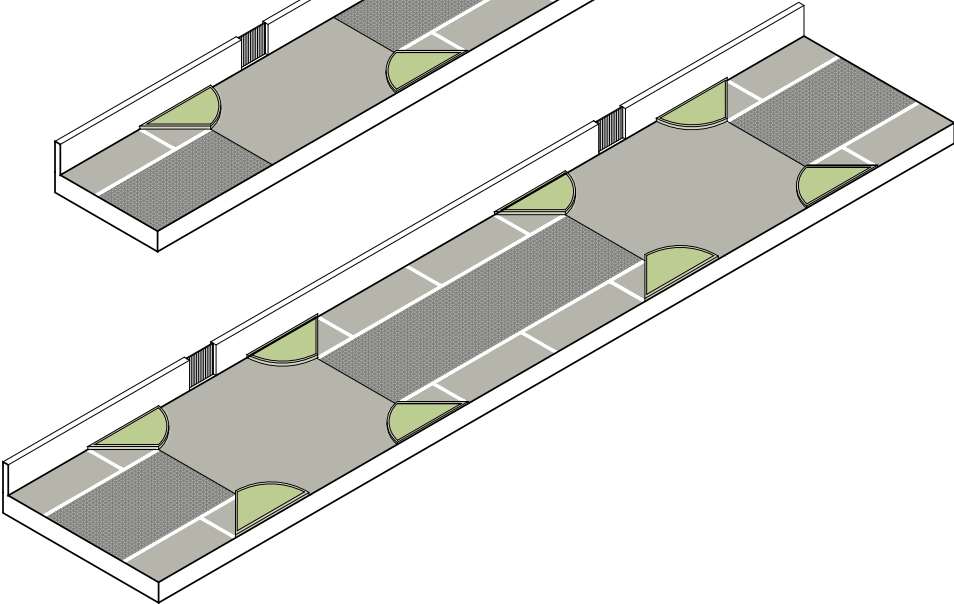
SEZIONE 6.1 (6.0+1e)

5,5 m ≤ larghezza ≤ 8,5 m



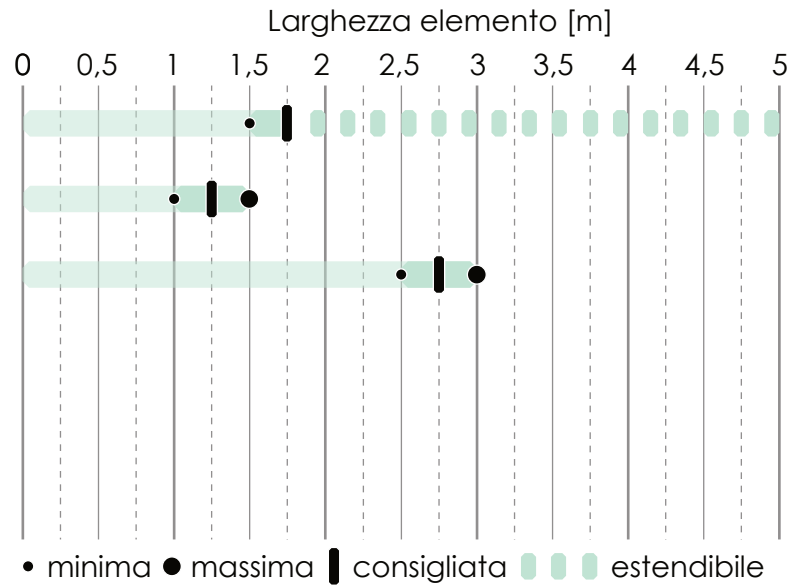
SEZIONE 6.2 (6.0+2e)

6,5 m ≤ larghezza ≤ 10,5 m



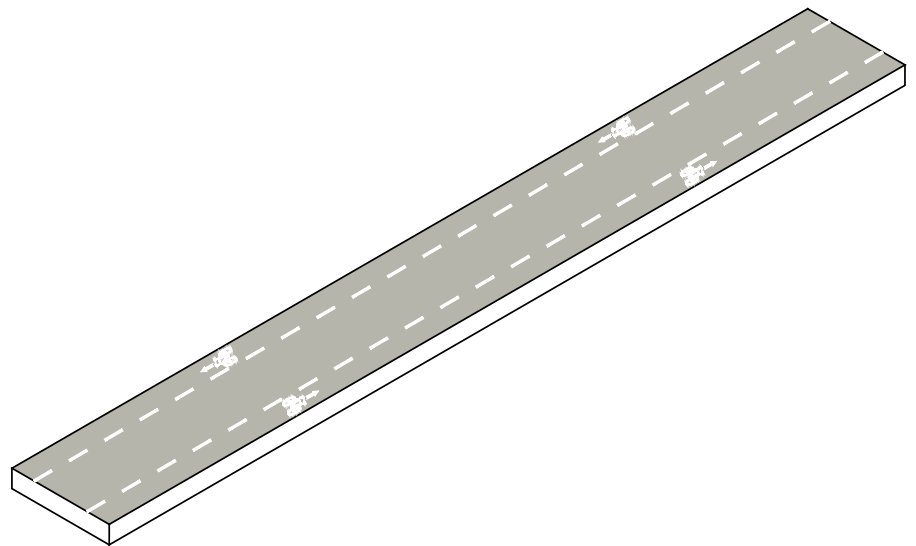
7 Strada 2-1

a	Pedonalità su marciapiede
b	Ciclabilità integrata: corsia ciclabile
c	Mezza carreggiata (inclusa b)
d	Banchina
e	Sosta in linea
f	Corsia polifunzionale



SEZIONE 7.0 (2c)

5,5 m ≤ larghezza ≤ 7 m



SEZIONE 7.1 (7.0+2a)

8,5 m ≤ larghezza ≤ 11 m

