

PROVINCIA DI TREVISO

**COMUNE DI
ODERZO**

PIANO URBANO DEL TRAFFICO
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Regolamento Viario

Ottobre 2018



Proteco Engineering s.r.l.
San Donà di Piave
30027, Via Cesare Battisti, 39
tel. +39 0421 54589 - fax 0421 54532

Consulente: Prof. Ing. Marco Pasetto

Via Curtatone e Montanara, 3 - 35141 PADOVA
tel./fax : 049/8711835 – studiopasetto@tin.it

COMUNE DI ODERZO

PIANO DEL TRAFFICO

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (P.G.T.U.)

Regolamento Viario

1. Premessa. I livelli di rete.

Le infrastrutture stradali del Comune di Oderzo sono da attribuirsi ad una “rete”, articolata in 5 livelli gerarchicamente subordinati. I fattori che permettono di individuare la funzione svolta dagli elementi che compongono una rete stradale, così come individuati nel Capitolo 2 dell’Allegato al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 5 Novembre 2001, recante *Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*, sono i seguenti:

- 1) tipo di movimento servito (transito, distribuzione, penetrazione, accesso);
- 2) entità della distanza mediamente percorsa dal veicolo;
- 3) tipo di collegamento fornito (nazionale, interregionale, provinciale, locale);
- 4) componenti di traffico ammesse.

Si possono quindi individuare, in funzione delle possibili combinazioni dei fattori sopraelencati, cinque livelli di rete, i quali, a loro volta, saranno costituiti da un insieme di infrastrutture in grado di svolgere la funzione correlata alla rete di appartenenza, così come previsto dall’art. 2 del *Nuovo Codice della Strada* (D. L.vo n° 285 del 30 Aprile 1992) e dal *Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada* (D.P.R. n° 495 del 16 Dicembre 1992) - e relative modifiche ed integrazioni.

I livelli della rete stradale sono:

1. Rete primaria

- movimento servito: transito, scorrimento

- entità dello spostamento: distanze lunghe
- funzione nel territorio: nazionale ed interregionale in ambito extraurbano, di intera area urbana in ambito urbano
- componenti di traffico: componenti limitate

2. Rete principale

- movimento servito: distribuzione dalla rete primaria alla secondaria ed eventualmente alla locale
- entità dello spostamento: media distanza
- funzione nel territorio: interregionale e regionale in ambito extraurbano, interquartiere in ambito urbano
- componenti di traffico: componenti limitate

3. Rete secondaria

- movimento servito: penetrazione verso la rete locale
- entità dello spostamento: distanza ridotta
- funzione nel territorio: provinciale ed interlocale in ambito extraurbano, di quartiere in ambito urbano
- componenti di traffico: tutte le componenti

4. Rete locale

- movimento servito: accesso
- entità dello spostamento: breve distanza
- funzione nel territorio: interlocale e comunale in ambito extraurbano, interna al quartiere in ambito urbano
- componenti di traffico: tutte le componenti di traffico

5. Livello terminale (che si identifica con le strutture destinate alla sosta dei veicoli)

- movimento servito: sosta
- entità dello spostamento: nulla
- funzione nel territorio: locale
- componenti di traffico: tutte le componenti di traffico, salvo limitazioni specifiche.

2. Classificazione geometrico-funzionale delle strade

Le strade che concorrono a formare i 5 livelli di rete di cui al punto 1, sono suddivise, ai sensi del Codice della Strada e del D.M. 5 Novembre 2001, in sei classi diverse (A-F), ad ognuna delle quali è attribuito un insieme di caratteristiche geometrico-funzionali (cfr. commi 2-3, art. 2, D. Lgs. 30 Aprile 1992 n° 285 *Nuovo Codice della Strada*; art. 2 D.P.R. 16 Dicembre 1992 n° 495 *Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada* e relative modifiche ed integrazioni; Direttive Ministero LL.PP. pubblicate su Suppl. Ord. G.U. n° 146 del 24 Giugno 1995; D.M. 5 Novembre 2001 recante le *Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*).

La Legge 1 Agosto 2003, n. 214, ha introdotto una settima classe (Fbis), corrispondente ad “itinerari ciclopedonali”, non rientranti nelle categorie di strade che concorrono a formare i livelli di rete.

Si distinguono dunque:

Strada Tipo A - Autostrada

Strada extraurbana o urbana, a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo il tracciato, riservata alla circolazione di autovetture (compresi motocicli di cilindrata maggiore o uguale a 150 cm³), autobus, autocarri, autotreni e autoarticolati, e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine.

Le caratteristiche geometriche minime che la contraddistinguono sono le seguenti: larghezza della corsia di marcia 3,75 metri, larghezza minima dello spartitraffico 2,6 metri (ambito extraurbano) o 1,8 metri (ambito urbano), larghezza minima della banchina di sinistra 0,70 metri, larghezza della corsia di emergenza 3,00 metri (o in sua assenza banchina di almeno 2,50 metri).

Le strade di tipo A concorrono a formare la “rete primaria di transito”. L'intervallo di velocità di progetto che ad esse compete è 90-140 Km/h se autostrade extraurbane, e 80-140 Km/h se autostrade urbane.

Strada Tipo B - Strada extraurbana principale

Strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchine pavimentate, priva di intersezioni a raso, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di autovetture (compresi motocicli di cilindrata maggiore o uguale a 150 cm³), autobus, autocarri, autotreni e autoarticolati.

Le caratteristiche geometriche minime che la contraddistinguono sono le seguenti: larghezza della corsia di marcia 3,75 metri, larghezza minima dello spartitraffico 2,50 metri, larghezza minima della banchina di sinistra 0,50 metri, larghezza della banchina di destra almeno 1,75 metri.

Le strade di tipo B concorrono a formare la “rete principale di distribuzione”. L’intervallo di velocità di progetto che ad esse compete è 70-120 Km/h.

Strada Tipo C - Strada extraurbana secondaria

Strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine. Su di essa sono ammesse tutte le componenti di traffico.

Le caratteristiche geometriche minime che la contraddistinguono sono le seguenti: larghezza della corsia di marcia 3,75 metri (forte traffico) fino a 3,50 metri, larghezza della banchina di destra almeno 1,50 metri.

Le strade di tipo C concorrono a formare la “rete secondaria di penetrazione”. L’intervallo di velocità di progetto che ad esse compete è 60-100 Km/h.

Strada Tipo D - Strada urbana di scorrimento

Strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie per senso di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchine pavimentate e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali estranee alla carreggiata. Sono ammesse tutte le componenti di traffico ad eccezione dei veicoli a braccia e a trazione animale.

Le caratteristiche geometriche minime che la contraddistinguono sono le seguenti: larghezza della corsia di marcia 3,25 metri, larghezza minima dello spartitraffico 1,8 metri, larghezza

minima della banchina di sinistra 0,50 metri, larghezza della banchina di destra almeno 1,00 metri.

Le strade di tipo D concorrono a formare la “rete principale di distribuzione”. L’intervallo di velocità di progetto che ad esse compete è 50-80 Km/h.

Strada Tipo E - Strada urbana di quartiere

Strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste apposite aree attrezzate con corsia di manovra esterna alla carreggiata. Sono ammesse tutte le componenti di traffico.

Le caratteristiche geometriche minime che la contraddistinguono sono le seguenti: larghezza della corsia di marcia 3,00 metri, larghezza della banchina di destra almeno 0,50 metri.

Le strade di tipo E concorrono a formare la “rete secondaria di penetrazione”. L’intervallo di velocità di progetto che ad esse compete è 40-60 Km/h.

Strada tipo F - Strada locale

Strada urbana od extraurbana non facente parte degli altri tipi di strade. Sono ammesse tutte le componenti di traffico.

Le caratteristiche geometriche minime che la contraddistinguono sono le seguenti: larghezza della corsia di marcia 2,75 metri, larghezza della banchina di destra almeno 0,50 metri.

Le strade di tipo F concorrono a formare la “rete locale di accesso”. L’intervallo di velocità di progetto che ad esse compete è 40-100 Km/h in ambito extraurbano, 25-60 Km/h in ambito urbano.

Strada tipo F – Itinerario ciclopedonale

Strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell’utenza debole della strada.

Oltre a quanto sopra elencato, in ambito urbano, le *Directive per la redazione, adozione, ed attuazione dei piani urbani del traffico* del Ministero dei Lavori Pubblici (Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24 Giugno 1995), al fine di adattare la classifica funzionale alle caratteristiche geometriche della rete esistente, prevedono anche diverse tipologie

stradali, con funzione e caratteristiche intermedie rispetto a quelle dei tipi precedentemente indicati (di fatto, però, il D.M. 5 Novembre 2001 non ne codifica la composizione):

- *strade di scorrimento veloce*, intermedie tra le autostrade urbane e le strade urbane di scorrimento;
- *strade interquartiere*, intermedie tra le strade urbane di scorrimento e le strade urbane di quartiere;
- *strade locali interzonali*, intermedie tra le strade urbane di quartiere e le strade locali, queste anche con funzioni di servizio rispetto alle strade di quartiere.

Vengono, inoltre, definite dal D.M. 5 Novembre 2001 le:

- *strade di servizio*, ovvero strade affiancate ad una strada principale (tipo A, B, D), ad 1 o più corsie, aventi la funzione di consentire la sosta ed il raggruppamento degli accessi dalle proprietà laterali alla strada principale e viceversa, nonché il movimento e le manovre dei veicoli non ammessi sulla strada principale stessa.

Le caratteristiche geometriche minime che le contraddistinguono sono le seguenti: larghezza della corsia di marcia da 2,75 metri (strada principale tipo D) a 3,00 m (strada principale tipo A urbana) sino a 3,50 m (strada principale tipo A extraurbana ovvero urbana con 1 corsia per direzione di marcia percorsa da autobus, e tipo B); nel caso di strade a senso unico con una sola corsia, larghezza complessiva di corsia e banchine non inferiore a 5,50 m con corsia di 3,75 m e ampliamento residuo in banchina destra; larghezza della banchina di sinistra almeno 0,50 metri; larghezza della banchina di destra da 0,50 m (con strada principale tipo A urbana e D) a 1,25 m (con strada principale tipo A extraurbana e B); spartitraffico di 2,00 m per strada extraurbana principale.

Le strade di servizio ammettono in carreggiata e/o piattaforma le 14 categorie di traffico di cui al D.M. 5 Novembre 2001, secondo le indicazioni e differenziazioni ivi riportate in Tabella 3.2.d. L'intervallo di velocità di progetto che ad esse compete è 40-100 Km/h nel caso di strada principale tipo A extraurbana e B, 40-60 Km/h nel caso di strada principale tipo A urbana, 25-60 Km/h nel caso di strada principale tipo D.

Il Codice della Strada prevede altresì:

- *corsie riservate*, destinate alla circolazione esclusiva di una o solo di alcune categorie di veicoli;
- *corsie specializzate*, destinate ai veicoli che si accingono ad effettuare determinate manovre, quali svolta, attraversamento, sorpasso, decelerazione, accelerazione, sosta, o che presentano basse velocità.

Il D.M. 5 Novembre 2001 prevede, infine, che nell'ambito delle strade del tipo F "locale" debbano anche considerarsi le strade *a destinazione particolare*, per le quali le caratteristiche compositive standard (geometria, velocità di progetto, struttura) non sono applicabili. In ambito extraurbano, trattasi di strade agricole, forestali, consortili e similari, in cui le dimensioni della piattaforma vanno riferite, in particolare, all'ingombro dei veicoli di cui è previsto il transito. In ambito urbano, trattasi di strade residenziali, nelle quali prevale l'esigenza di adattare lo spazio stradale ai volumi costruiti ed alle necessità dei pedoni.

Nel Comune di Oderzo, la classifica tecnico-funzionale delle strade prevede infrastrutture rientranti in 4 categorie distinte:

C – Strade extraurbane secondarie

E – Strade urbane di quartiere

F – Strade urbane locali

F – Strade extraurbane locali

3. Classificazione amministrativa delle strade

Le strade sono suscettibili della ulteriore classificazione di cui ai commi 5, 6, 7 dell'articolo 2 del D. Lgs. 30 Aprile 1992 n° 285 *Nuovo Codice della Strada* (e relative modifiche ed integrazioni), all'articolo 2 del D.P.R. 16 Dicembre 1992 n° 495 *Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada* (e relative modifiche ed integrazioni), ed alle Direttive Ministero LL.PP. pubblicate su Suppl. Ord. G.U. n° 146 del 24 Giugno 1995, che tengono conto delle esigenze di carattere amministrativo degli Enti gestori.

Le strade si distinguono, quindi, in strade “statali”, “regionali”, “provinciali”, “comunali”. Enti “proprietari” di dette strade sono rispettivamente lo Stato, la Regione, la Provincia, il Comune.

Le strade extraurbane di tipo B o C, in particolare, si distinguono in:

- a. *statali* quando: a) costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale; b) congiungono la rete viabile principale dello Stato con quella degli Stati limitrofi; c) congiungono tra loro i capoluoghi di Regione ovvero i capoluoghi di Provincia situati in Regioni diverse; d) allacciano alla rete delle strade statali i porti marittimi, gli aeroporti, i centri di particolare importanza; e) servono traffici interregionali;
- b. *regionali* quando allacciano i capoluoghi di Provincia della stessa Regione o quando allacciano i Capoluoghi di provincia o i Comuni con la rete statale;
- c. *provinciali* quando allacciano al capoluogo di Provincia capoluoghi dei singoli Comuni o quando allacciano alla rete statale o regionale i capoluoghi di Comune.

Per quanto concerne le strade urbane inserite in itinerari statali o provinciali, il Codice della Strada prevede al comma 7, art. 2, che - fatta eccezione per i Centri abitati con meno di 10.000 abitanti - esse siano sempre *comunali*. Inoltre il D.P.R. 16 Settembre 1996 n° 610 (art. 3) introduce nel Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada la seguente precisazione (comma 4, art. 4, D.P.R. 16 Dicembre 1992 n° 495 mod.): "I tratti di strade statali o provinciali che attraversano i centri abitati con popolazione superiore a diecimila abitanti, individuati a seguito della delimitazione del centro abitato prevista dall'articolo 4 del Codice, sono classificati quali strade comunali con la stessa deliberazione della giunta municipale con la quale si procede alla delimitazione medesima".

Al contempo, le strade urbane di scorrimento, di quartiere e locali “sono sempre comunali quando siano situate nell’interno dei centri abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali, regionali o provinciali che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti” (art. 2, comma 7, Codice della Strada con successive modifiche); nel qual caso esse costituiscono <i tratti interni> così come statuito dall’art.4, comma 1b) del D.P.R. 16.09.96 n° 610.

Le “strade vicinali” sono assimilate alle strade comunali.

Nel Comune di Oderzo, la classifica amministrativa delle strade prevede infrastrutture rientranti in 4 categorie distinte:

1 – Strade Regionali: S.R. n. 53 “Postumia”

- 2 – Strade Provinciali: S.P. n. 7 “delle Gherle”, S.P. n. 15 “Cadore-mare”, S.P. n. 49 “Opitergina”, S.P. n. 50 “di Portobuffolé”, S.P. n. 54 “Piavon”, S.P. n. 117 “Abbazia”, S.P. n. 133 “Talponada”,
- 3 – Strade Comunali
- 4 – Strade private o aperte ad uso pubblico.

4. Caratteristiche geometriche di tracciato

Le caratteristiche geometriche del tracciato delle strade, intese come andamento planimetrico (dimensione dei rettili, raggi minimi delle curve circolari, parametri delle curve di transizione, pendenze trasversali della piattaforma, allargamenti di carreggiata), andamento altimetrico (pendenze longitudinali, raccordi verticali) e distanze di visibilità, sono da determinarsi ai sensi del D.M. 5 Novembre 2001, in relazione alla singola categoria di strada. Per le intersezioni e relativi componenti la norma di riferimento è il D.M. 19/04/2006 (vd. art. 5 Regolamento).

5. Organizzazione delle intersezioni

A norma dell'articolo 3 del Codice della Strada, valgono le seguenti definizioni:

- *intersezione a raso o a livello*: area comune a più strade, organizzata in modo da consentire lo smistamento delle correnti di traffico tra le medesime;
- *intersezione a livelli sfalsati*: insieme di infrastrutture (sovrappassi, sottopassi e rampe) che consente lo smistamento delle correnti veicolari fra rami di strade poste a diversi livelli;
- *svincolo*: intersezione a livelli sfalsati in cui le correnti veicolari non si intersecano tra loro.

Le strade costituiscono i *rami*, mentre le intersezioni costituiscono i *nodi* della rete stradale, così come definita e inquadrata – ai suoi vari livelli - in premessa del presente Regolamento. Esse costituiscono, ai sensi del D.M. 5 Novembre 2001, delle *interconnessioni*, le cui caratteristiche tecniche variano in relazione alla classe funzionale cui appartengono.

Alle intersezioni si applica il D.M. Infrastrutture e Trasporti 19.04.2006 *Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali*.

Si individuano 4 classi di interconnessione:

- a) *primaria*, nella rete primaria e fra rete primaria e principale;
- b) *principale*, nella rete principale e fra rete principale e secondaria;
- c) *secondaria*, nella rete secondaria e fra rete secondaria e locale;
- d) *locale*, nella rete locale.

I nodi che connettono strade dello stesso tipo sono definiti *omogenei*; quelli che connettono strade di tipo diverso sono definiti *disomogenei*. Nei nodi omogenei sono ammesse connessioni che realizzino i trasferimenti di flussi da una strada all'altra; nei nodi disomogenei, per ragioni di sicurezza e funzionalità, non sempre va realizzata la connessione dei flussi. Nei casi in cui è forte la differenza fra i livelli gerarchici delle strade confluenti, la connessione non deve essere consentita, anche se resta la necessità di risolvere la sistemazione delle strade che si incrociano (intersezioni fra strade tipo A, B, D con F).

Laddove la connessione è ammessa, se le strade confluenti nel nodo sono tutte a carreggiate separate, la connessione sarà risolta con una intersezione a livelli sfalsati, ammettendo eventualmente, per le sole correnti di svolta, manovre di scambio (intersezioni di strade tipo A con A e B; B con B e D; D con D).

Laddove una delle strade che convergono nel nodo è di un tipo per il quale la sezione trasversale è prevista ad unica carreggiata, possono essere ammesse su tale strada manovre a raso di svolta a sinistra, mentre l'incrocio fra le correnti principali va risolto sfalsando i livelli (intersezioni di strade tipo A e B con C ed E; C con D; D con E).

Laddove le due strade appartengano a tipi per i quali la sezione trasversale prevista è ad unica carreggiata, l'intersezione potrà essere risolta a raso (intersezione di strade tipo C con C, E ed F; E con E ed F; F con F).

All'interno di una intersezione, due o più traiettorie veicolari possono incontrarsi, discostarsi e/o risultare sovrapposte; si ha quindi un'area di collisione comprendente vari *punti di conflitto* tra coppie di traiettorie. I punti di conflitto di intersezione devono essere eliminati, adottando in pratica le seguenti soluzioni progettuali:

- 1° sfalsamento altimetrico delle traiettorie;
- 2° realizzazione di tronchi di scambio, con trasformazione dei punti di conflitto in punti di diversione e/o immissione (l'intersezione avviene sotto angoli molto modesti);

3° sfalsamento temporale, di tipo imposto (semaforo) o di tipo imposto all'utente (precedenza o stop).

La larghezza dei canali di traffico (corsie) previsti nell'intersezione deve essere fissata in base ai seguenti criteri:

- mantenimento dei margini di sicurezza riferibili alle corsie delle singole arterie afferenti al nodo;
- adeguamento della dimensione trasversale alle prestazioni cinematiche caratteristiche delle singole traiettorie servite;
- adeguamento delle dimensioni trasversali alle mutate direzioni di flusso delle traiettorie adiacenti e contigue.

Pertanto, si richiedono:

- per corsie destinate alle traiettorie passanti, mantenimento della dimensione corrente, con una larghezza minima di 3,00 m;
- per corsie specializzate per funzioni cinematiche laterali (decelerazione ed accelerazione), larghezza compresa fra 2,75 m e 3,50 m;
- per corsie specializzate per funzioni cinematiche e di accumulo in mezzzeria, larghezza compresa fra 2,75 m e 3,25 m (ma con un minimo di 2,50 m se le corsie non sono percorse da traffico pesante);
- per corsie virtuali di scambio nelle intersezioni a rotatoria, 6,00 m per la corona giratoria in presenza di diametro esterno non inferiore a 40,00 m, 7,00 metri per la corona con diametro esterno fra 25 e 40 metri, fra 7,00 e 8,00 m per minirotatorie con diametro esterno fino a 25,00 m;
- per i bracci di ingresso nelle intersezioni a rotatoria, larghezza di 3,50 m per una corsia e 6,00 m per due corsie; per i bracci di uscita dalla rotatoria si adotta un valore di 4,00-4,50 m , in funzione del raggio (minore o non inferiore a 25 m), al fine di facilitare la cinematica della manovra;
- per rampe unidirezionali lateralmente confinate, larghezza di 6,00 m (1 + 4,00 + 1);
- per rampe bidirezionali lateralmente confinate, larghezza di 9,00 m (1 + 7 + 1).

La lunghezza dei tratti specializzati costituiti da:

- corsie di immissione per incroci a raso;
- corsie di accumulo e svolta a sinistra;

- corsie di immissione per incroci a livelli sfalsati;
- corsie di intreccio e scambio veicolare;
- corsie di scambio in incroci a rotatoria

deve essere oggetto di apposito dimensionamento sulla base dei flussi di traffico.

La lunghezza dei tratti specializzati costituiti da:

- corsie di decelerazione per incroci a raso;
- tratti di decelerazione nelle corsie di accumulo e svolta a sinistra;
- corsie di decelerazione per incroci a livelli sfalsati;
- tratti di accelerazione in corsie di immissione

deve essere oggetto di apposito dimensionamento sulla base di criteri cinematici (accelerazione o decelerazione ammessa).

La lunghezza dei tratti specializzati costituiti da:

- inizio delle corsie di decelerazione;
- termine delle corsie di immissione;
- inizio delle corsie di accumulo

deve essere oggetto di apposito dimensionamento sulla base di criteri geometrici.

In corrispondenza delle intersezioni, le utenze deboli devono essere tutelate mediante appositi provvedimenti progettuali e costruttivi:

- introduzione di isole spartitraffico, con funzione di rifugio pedonale o di protezione di itinerari ciclabili, in relazione alla larghezza della carreggiata ed ai tempi impegnati dalle utenze deboli sulla piattaforma stradale;
- dimensionamento delle isole di rifugio o di protezione, sulla base delle previsioni di flusso dell'utenza pedonale e dell'ingombro trasversale e longitudinale dei mezzi a due ruote;
- valutazione dell'opportunità di collocare gli attraversamenti delle utenze deboli in posizione anche obliqua rispetto alla direzione dei flussi, in modo da costringere i pedoni e i ciclisti ad osservare con prospettiva quasi frontale la corrente da attraversare;
- moderazione della velocità di approccio dei flussi veicolari agli attraversamenti per utenze deboli, anche mediante sopraelevazioni di carreggiata, in modo da rendere compatibili i tempi di attraversamento con le distanze di reciproco avvistamento;

- creazione di idonei itinerari ciclo-pedonali nell'area di intersezione, anche in assenza di marciapiedi sui rami di accesso, in modo da escludere l'impegno delle corsie da parte delle utenze deboli;
- evidenziazione di segnaletica orizzontale e verticale per un'efficace percezione dell'intersezione da parte dei flussi veicolari, ma anche per indirizzare le utenze deboli al rispetto delle regole principali di funzionamento del nodo stradale;
- verifica della visibilità di reciproco avvistamento tra i veicoli e le utenze deboli, in relazione alle possibili schermature presenti all'interno dell'incrocio, in condizioni diurne e notturne;
- verifica delle distanze di arresto per tutti i flussi veicolari in approccio ai punti di attraversamento, anche per valutare l'efficacia di eventuali interventi di limitazione cinematica.

Agli effetti di una regolamentazione del transito nelle intersezioni mediante impianto semaforico, si definiscono intersezioni *isolate* quelle caratterizzate da flussi in arrivo distribuiti in modo casuale, ed intersezioni *interdipendenti* quelle che presentano arrivi la cui distribuzione è correlata alle caratteristiche dei semafori che regolano le intersezioni a monte (formazione di plotoni: generalmente per distanze fra intersezioni inferiori ai 500÷700 metri). Si definiscono, altresì, intersezioni *semplici* quelle a due o più fasi che non presentano particolari problemi per quanto riguarda le possibilità di accumulo delle code, ed intersezioni *complesse* quelle in cui l'interferenza delle code sia sensibile o problematica e tale da interessare un insieme di nodi (in presenza di conflitti fra correnti di traffico in diversi punti dell'area di incrocio, con la necessità di diversificate semaforizzazioni anche in presenza di distanze fra segnali contenute e spazio di accumulo per le code ridotto o nullo).

Per le intersezioni semaforizzate *isolate* possono essere applicate le seguenti tecniche di controllo:

- a. controllo manuale;
- b. controllo a tempi fissi;
- c. controllo attuato;
- d. controllo semi-attuato;
- e. controllo a selezione di piano;

f. controllo a formazione di piano.

Per le intersezioni semaforizzate *interdipendenti* possono essere applicate le seguenti tecniche di controllo:

g. controllo coordinato a selezione di piano;

h. controllo coordinato a formazione di piano.

Il piano semaforico (durata del ciclo semaforico e temporizzazione dei segnali) deve essere oggetto di apposita progettazione.

6. Aree di sosta o parcheggio

Il Codice della Strada individua come *parcheggio* ogni area o infrastruttura posta fuori della carreggiata, destinata alla sosta regolamentata o meno dei veicoli. Costituisce, altresì, *fascia di sosta laterale* la parte adiacente alla carreggiata, separata da questa mediante striscia di margine discontinua e comprendente la fila degli stalli di sosta e la relativa corsia di manovra.

La sosta è da intendersi come “categoria di traffico” ai sensi del D. M. 5 Novembre 2001, il quale ne prevede la seguente regolamentazione:

- a) ammessa, in spazi separati con immissioni ed uscite concentrate, in autostrade extraurbane e urbane (tipo A) o strade urbane di scorrimento (tipo D), oltre che in strade extraurbane principali (tipo B) ove è prevista anche in apposite piazzole;
- b) ammessa, in appositi spazi (fasce di sosta), nelle strade di servizio di autostrade (tipo A), strade extraurbane principali (tipo B) e strade urbane di scorrimento (tipo D), oltre che in strade urbane di quartiere (tipo E) ed urbane locali (tipo F);
- c) ammessa, in piazzole di sosta, in strade extraurbane secondarie (tipo C) e locali (tipo F).

Gli stalli devono essere delimitati con segnaletica orizzontale.

La profondità della fascia occupata dagli stalli è di 2 m per la sosta longitudinale, di 4,80 m per la sosta inclinata a 45° e di 5,00 m per la sosta perpendicolare al bordo della carreggiata.

La larghezza del singolo stallo è di 2,00 m (eccezionalmente ridotta a 1,8 m) per la sosta longitudinale, con una lunghezza occupata di 5 m; è di 2,3 m per la sosta trasversale.

Le eventuali corsie di manovra a servizio delle fasce di sosta devono avere una larghezza, misurata tra gli assi delle strisce che le delimitano, pari a 3,5 m per la sosta

longitudinale, 6 m per la sosta perpendicolare al bordo della carreggiata, con valori intermedi per la sosta inclinata.

7. Percorsi ciclabili

Ai sensi del Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 30 Novembre 1999, n° 557, gli itinerari ciclabili, posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere le seguenti tipologie, gerarchicamente classificate in relazione al livello di sicurezza (decrescente) che offrono all'utenza ciclistica:

- a) Piste ciclabili in sede propria;
- b) Piste ciclabili su corsia riservata;
- c) Percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- d) Percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

Le soluzioni costruttive ipotizzabili per piste ciclabili possono essere ricondotte, per comodità di interpretazione, alle seguenti tipologie fondamentali (la lettera è indicativa e non fa riferimento ad alcuna norma):

- Piattaforma tipo A: strada ciclabile in sede propria, a doppio senso di circolazione, caratterizzata da itinerario indipendente rispetto a qualsiasi altra struttura viaria. Questa soluzione si adatta a percorsi ciclabili rurali o arginali.
- Piattaforma tipo B: pista ciclabile in sede propria, ad unico o doppio senso di circolazione, posta ai margini della strada, ma fisicamente separata attraverso idonei spartitraffico longitudinali, fisicamente invalicabili.
- Piattaforma tipo C: pista ciclabile su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde rispetto a quello dell'attigua corsia destinata ai veicoli a motore. L'elemento di separazione è costituito dalla segnaletica orizzontale o da manufatti (rimovibili) delimitatori di corsia.
- Piattaforma tipo D: pista ciclabile su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o a doppio senso di circolazione, indicata anche come percorso ciclo-pedonale. La pista può essere collocata a quota coincidente con quella del marciapiede o a quota coincidente con quella carrabile.

- Piattaforma tipo E: pista ciclabile su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, a doppio senso di marcia, attigua alla corsia destinata ai veicoli a motore. L'elemento di separazione è costituito dalla segnaletica orizzontale o da manufatti (rimovibili) delimitatori di corsia.

Per quanto attiene la realizzazione di percorsi promiscui pedonali e ciclabili, questa può avvenire all'interno di parchi o zone a traffico prevalentemente pedonale. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati su parti della strada esterne alla carreggiata, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale.

I percorsi promiscui ciclabili e veicolari, vista la loro elevata pericolosità, sono ammessi esclusivamente per dare continuità alla rete di itinerari prevista dall'apposito piano della rete ciclabile, nelle situazioni (insufficienza di spazi...) in cui non sia possibile realizzare piste esclusivamente ciclabili, e soltanto contestualmente all'adozione di provvedimenti che tendano a ridurre la pericolosità della percorrenza.

La collocazione della pista ciclabile deve essere commisurata alla tipologia di strada cui si prevede l'affiancamento: lungo autostrade e strade extraurbane principali, la circolazione ciclistica è vietata; lungo strade extraurbane secondarie ed urbane di scorrimento, le piste ciclabili devono essere realizzate su sede propria; lungo strade urbane di quartiere e locali extraurbane, le piste possono essere realizzate sia in sede propria che su corsia riservata.

Per quanto concerne gli standard progettuali, si prevede che la larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, sia pari a 1,5 metri (1,25 in strade esistenti). Tale larghezza è riducibile a 1,25 metri nel caso in cui si tratti di due corsie contigue (1,00 in strade esistenti per stesso senso di marcia, 1,10 m per strade esistenti con corsie aventi direzione di marcia opposta). Inoltre la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino a 1,0 m, sempre che questa dimensione venga garantita per una limitata lunghezza dell'itinerario e che vi sia una opportuna segnalazione della riduzione di spazio disponibile.

La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile separante la pista ciclabile dalla corsia destinata ai veicoli a motore non deve essere inferiore a 0,5 metri. Si sconsiglia l'installazione di protezioni verticali, tipo transennature e guard-rail, poiché costituiscono pericolo per i ciclisti. E' preferibile quindi utilizzare come spartitraffico protezioni orizzontali quali possono essere cordonate, aiuole e altre similari.

Ai sensi del D.M. 5 Novembre 2001, le piste ciclabili non sono ammesse nelle autostrade (strade tipo A) e nelle strade extraurbane principali (tipo B); sono consentite nelle strade di servizio delle autostrade (tipo A) e delle strade extraurbane principali (tipo B), oltre che in tutti gli altri tipi di strada. Tale evenienza non si verifica in Comune di Oderzo al momento della redazione del presente Regolamento.

8. Marciapiedi

Si definisce marciapiede, ai sensi dell'art. 3 del D. Lgs. 30 Aprile 1992 n° 285 *Nuovo Codice della Strada*, parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni. Costituisce, invece, *passaggio pedonale* parte della strada separata dalla carreggiata mediante striscia gialla o apposita protezione parallela ad essa e destinata al transito dei pedoni, la quale espleta la funzione di marciapiede stradale in mancanza di questo.

Ai sensi del D.M. 5 Novembre 2001, la larghezza del marciapiede, al netto di strisce erbose e/o alberature e/o dispositivi di ritenuta, non deve essere inferiore a 1,5 m. Il marciapiede deve essere realizzato nelle seguenti tipologie di strade: strade di servizio di autostrade urbane (tipo A); strade urbane di scorrimento (tipo D) e relative strade di servizio); strade urbane di quartiere (tipo E); strade urbane locali (tipo F). Il traffico pedonale è escluso nelle autostrade urbane ed extraurbane (tipo A) e nelle strade extraurbane principali (tipo B); è previsto in banchina nelle strade di servizio delle autostrade urbane (tipo A) e delle strade extraurbane principali (tipo B) oltre che nelle strade extraurbane secondarie (tipo C) e locali (tipo F).

Nel marciapiede possono trovare collocazione alcuni servizi di modesto impegno, quali regolatori semaforici, colonnine di chiamata di soccorso, idranti, pali e supporti per segnaletica verticale e/o impianti di illuminazione e/o semafori, cartelloni pubblicitari

(disposti questi ultimi parallelamente all'asse stradale, secondo quanto previsto dal *Codice della Strada*).

Nei centri abitati, in presenza di occupazioni di suolo pubblico da parte di chioschi, edicole od altre installazioni, può essere consentita la presenza di tali strutture per non oltre metà larghezza del marciapiede, a condizione che la larghezza minima del passaggio pedonale garantito sia di 2,00 m (art. 20 Codice della Strada).

Fuori dei centri abitati, l'installazione di chioschi, edicole od altre strutture, anche a carattere provvisorio, non è consentita sulle fasce di rispetto previste dal Codice della Strada.

Ai sensi del D.P.R. 24 Luglio 1996 n° 503, contenente il *Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici*, il dislivello tra piano del marciapiede e zone carrabili ad esso adiacenti non deve superare i 15 cm. Il piano del marciapiede deve essere realizzato in materiale antisdrucchiolevole (D.M. Lavori Pubblici 14 Giugno 1989 n° 236). La pendenza longitudinale non deve superare il 5%. La pendenza trasversale massima ammissibile é dell'1%. Sono ammesse brevi rampe di raccordo fra marciapiede e piano stradale, con pendenza non superiore al 15 %.

9. Corsie riservate per mezzi pubblici

I mezzi di trasporto pubblico possono circolare nelle singole corsie di carreggiata, utilizzate promiscuamente con altri veicoli, come anche in *corsie riservate*, ovvero destinate alla circolazione esclusiva di una o solo di alcune categorie di veicoli (art. 3 del *Nuovo Codice della Strada*). Ai margini delle corsie lungo le quali circolano i mezzi di trasporto pubblico, possono essere previsti appositi *golfi di fermata*, esterni alla carreggiata, destinati alla fermata dei mezzi collettivi di linea, adiacenti al marciapiede o ad altro spazio di attesa per i pedoni.

Le corsie riservate per autobus sono ammesse, ai sensi del D.M. 5 Novembre 2001, nelle strade di servizio di autostrade urbane (strade tipo A), nelle strade urbane di scorrimento (strada principale e di servizio: tipo D), nelle strade urbane di quartiere (tipo E).

Si prevede, inoltre, la seguente regolamentazione della circolazione e della fermata dei mezzi di trasporto pubblico:

- larghezza minima corsia riservata autobus 3,50 m;
- fermata esclusa in autostrade (strade tipo A);
- fermata organizzata in apposite aree al fianco delle carreggiate, nelle strade di servizio delle autostrade extraurbane (tipo A) e delle strade extraurbane principali (tipo B), oltre che nelle strade extraurbane secondarie (tipo C) e locali (tipo F);
- fermata in piazzole o eventuale corsia riservata, nelle strade di servizio delle autostrade urbane (tipo A), oltre che nelle strade urbane di quartiere (tipo E);
- fermata ammessa in spazi separati con immissioni ed uscite apposite, nelle strade extraurbane principali (tipo B);
- fermata organizzata e/o corsia riservata nelle strade urbane di scorrimento (tipo D);
- fermata in piazzola, nelle strade di servizio delle strade urbane di scorrimento (tipo D) e nelle strade locali urbane (tipo F).

10. Accessi e diramazioni

Si definiscono *accessi* le immissioni per veicoli da un'area o da un edificio privato alla strada di uso pubblico. Si definiscono *diramazioni* le immissioni di una strada privata su una strada ad uso pubblico. Gli accessi e le diramazioni possono essere realizzati a raso ed a livelli sfalsati. Per gli accessi e le diramazioni a raso ed a livelli sfalsati valgono le corrispondenti definizioni di intersezione di cui all'articolo 3 del *Nuovo Codice della Strada*. L'impiego di soluzioni a rotatoria per la realizzazione di accessi e diramazioni è escluso.

In linea generale, valgono le seguenti prescrizioni:

1. Senza la preventiva autorizzazione dell'Ente proprietario della strada non possono essere stabiliti nuovi accessi e nuove diramazioni dalla strada a fondi o fabbricati laterali, né nuovi innesti di strade soggette ad uso pubblico o privato;
2. Gli accessi e le diramazioni già esistenti, ove provvisti di autorizzazione, devono essere regolarizzati in conformità alle prescrizioni di cui al presente Regolamento;
3. Sono vietate trasformazioni di accessi o diramazioni già esistenti e variazioni nell'uso di questi, salvo preventiva autorizzazione dell'Ente proprietario della strada;
4. Gli accessi e le diramazioni devono essere costruiti con materiali di adeguate caratteristiche, e sempre mantenuti in modo da evitare l'apporto di materiale di qualsiasi

natura e lo scolo delle acque sulla sede stradale; devono essere inoltre pavimentati per l'intero tratto, se di lunghezza inferiore a 30 m, ovvero per una lunghezza non inferiore a 30 m a partire dal margine della carreggiata della strada da cui si diramano;

5. Gli accessi e le diramazioni sono realizzati e mantenuti, sia per la zona insistente sulla strada sia per la parte ricadente sulla proprietà privata, a cura e spese dei titolari dell'autorizzazione, i quali sono tenuti a rispettare le prescrizioni e le modalità fissate dall'Ente proprietario della strada e ad operare sotto la sorveglianza del medesimo;
6. Chiunque ha ottenuto l'autorizzazione deve realizzare e mantenere, ove occorra, le opere sui fossi laterali senza alterare la sezione dei medesimi, né le caratteristiche plano-altimetriche della sede stradale;
7. Il rilascio dell'autorizzazione di accessi o diramazioni al servizio di insediamenti di qualsiasi tipo è subordinato alla realizzazione di parcheggi nel rispetto delle normative vigenti in materia;
8. Le infrastrutture destinate specificamente allo stazionamento delle autovetture (parcheggi, autorimesse e autosili) devono essere realizzate nel rispetto delle norme di sicurezza antincendio;
9. Nel caso di proprietà incluse (o risultanti tali) a seguito di costruzioni o modifiche di opere di pubblica utilità, nei casi di impossibilità di regolarizzare in linea tecnica gli accessi esistenti, nonché in caso di forte densità degli accessi stessi e ogni qualvolta le caratteristiche plano-altimetriche nel tratto stradale interessato dagli accessi o diramazioni non garantiscano requisiti di sicurezza e fluidità per la circolazione, l'Ente proprietario della strada rilascia l'autorizzazione per l'accesso o la diramazione, subordinatamente alla realizzazione di particolari opere quali innesti attrezzati, intersezioni a livelli sfalsati e strade di servizio, anche se le stesse, interessando più proprietà, comportino la costituzione di consorzi obbligatori per la costruzione e la manutenzione delle opere stesse;
10. E' in ogni caso vietata l'apertura di accessi o diramazioni lungo le rampe di intersezioni, sia a raso che a livelli sfalsati, nonché lungo le corsie di accelerazione e di decelerazione e le canalizzazioni; in corrispondenza di questi elementi stradali, ma in accordo con le norme urbanistiche e con la disciplina delle attività commerciali, non sono consentite attività di vendita al dettaglio tali da implicare la possibilità di fermata o sosta breve di veicoli (chiosco per vendita giornali, fiori, souvenirs e simili).

Per le **strade extraurbane**, nello specifico, valgono le seguenti **prescrizioni**:

1. Nelle autostrade sono consentiti esclusivamente gli accessi alle pertinenze di servizio (aree di sosta, aree di parcheggio, aree di servizio);
2. Nelle strade extraurbane principali sono consentiti accessi privati con l'ubicazione e le caratteristiche geometrico-funzionali appresso descritte; gli accessi devono essere coordinati;
3. Le strade extraurbane principali di nuova costruzione devono essere provviste di fasce laterali di terreno tali da consentire l'eventuale inserimento di strade di servizio per il collegamento degli accessi privati di immissione sulla strada;
4. Nelle strade extraurbane secondarie sono consentiti accessi privati con l'ubicazione e le caratteristiche geometrico-funzionali appresso descritte; gli accessi devono essere coordinati;
5. Gli accessi privati alle strade locali extraurbane possono essere diretti;
6. La localizzazione e la configurazione degli accessi devono essere tali da rispettare le distanze di visuale libera, calcolate come da D.M. 5 Novembre 2001, stabilite per le intersezioni;
7. Gli accessi devono essere localizzati dove l'orografia dei luoghi e l'andamento della strada consentano la più ampia visibilità della zona di svincolo e possibilmente nei tratti di strada in rettilineo, e devono essere realizzati in modo da consentire un'agevole e sicura manovra di immissione o di uscita dalla sede stradale, senza che tale manovra comporti la sosta del veicolo sulla carreggiata;
8. L'Ente proprietario della strada può negare l'autorizzazione per nuovi accessi, diramazioni e innesti, o per la trasformazione di quelli esistenti o per la variazione d'uso degli stessi, quando ritenga che da essi possa derivare pregiudizio alla sicurezza e fluidità della circolazione e, particolarmente, quando trattasi di accessi o diramazioni esistenti o da istituire in corrispondenza di tratti di strada in curva o in forte pendenza, nonché ogni qualvolta non sia possibile rispettare le norme fissate ai fini della visibilità per le intersezioni;
9. L'ente medesimo può negare l'autorizzazione di accessi in zone orograficamente difficili che non garantiscano sufficienti condizioni di sicurezza;

10. E' consentita l'apertura di accessi provvisori per motivi temporanei, quali l'apertura di cantieri o simili; in tali casi deve essere disposta idonea segnalazione di pericolo ed eventualmente di divieto;
11. Le disposizioni 1-10 si applicano agli accessi, come anche alle diramazioni; per le diramazioni valgono altresì le norme sulle intersezioni stradali;
12. I lati degli accessi possono essere delimitati con *delineatori di accesso*, di cui all'art. 174 del *Regolamento di esecuzione del Codice della Strada* (Figura II 469).

L'ubicazione degli accessi alle strade extraurbane viene così regolamentata:

1. Gli accessi alle strade extraurbane principali sono consentiti qualora siano ubicati a distanza non inferiore a 1000 m tra loro, da misurarsi tra gli assi degli accessi consecutivi; nei confronti delle intersezioni deve essere rispettata la stessa distanza, misurata tra l'asse dell'accesso e l'asse dell'intersezione;
2. Accessi alle strade extraurbane principali situati a distanza inferiore devono essere collegati da apposita strada di servizio, con innesti posti a distanza (misurata come in 1) non minore di 1000 m tra loro e dalle intersezioni;
3. Gli accessi alle strade extraurbane secondarie sono consentiti qualora siano ubicati a distanza non inferiore (di norma) a 300 m tra loro, misurata tra gli assi degli accessi consecutivi per ogni senso di marcia; nei confronti delle intersezioni deve essere rispettata la stessa distanza, misurata tra l'asse dell'accesso e l'asse dell'intersezione;
4. Accessi alle strade extraurbane secondarie situati a distanza inferiore devono essere collegati da apposita strada di servizio, con innesti posti a distanza (misurata come in 3) non minore di 300 m tra loro e dalle intersezioni;
5. Per le strade extraurbane secondarie, l'Ente proprietario della strada può consentire deroga alle distanze di cui sopra qualora, in relazione alla situazione morfologica, risulti particolarmente gravosa la realizzazione di strade di servizio; la stessa deroga può essere applicata per tratti di strade che, in considerazione della densità di insediamenti o di abitazioni, sono soggetti a limitazioni di velocità, e per i tratti di strada compresi all'interno di zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici generali od attuativi vigenti;
6. Gli accessi alle strade locali extraurbane devono essere ubicati a distanza non inferiore a 30 m dalle intersezioni, misurata tra l'asse dell'accesso e l'asse dell'intersezione;

7. Per le strade extraurbane locali, l'Ente proprietario della strada può consentire deroga alle distanze di cui sopra, per gli accessi già esistenti, nel caso in cui sia tecnicamente impossibile procedere ad adeguamento; può altresì concedere deroga alle distanze di cui sopra per tratti di strade che, in considerazione della densità di insediamenti o di abitazioni, sono soggetti a limitazioni di velocità, ovvero sono compresi all'interno di zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici generali od attuativi vigenti;
8. Le disposizioni 1-7 si applicano sia agli accessi che alle diramazioni; per le diramazioni valgono altresì le norme sulle intersezioni stradali.

Le caratteristiche geometriche e funzionali degli accessi alle strade extraurbane restano così definite:

1. Gli accessi o le strade di servizio devono collegarsi alla strada extraurbana principale mediante corsie di accelerazione (immissione) e di decelerazione, opportunamente dimensionate; non sono consentite le manovre di svolta a sinistra, per le quali deve essere previsto lo sfalsamento altimetrico o il rinvio ad un'intersezione successiva;
2. Gli accessi o le strade di servizio devono collegarsi alla strada extraurbana secondaria con intersezioni a "T", dimensionate secondo opportuni criteri di progettazione;
3. Gli accessi diretti alle strade locali extraurbane devono avere una larghezza minima di 2,50 m ed una larghezza massima di 6,00 m, con idonei raccordi circolari al margine della strada; la larghezza può essere aumentata fino a 10,00 m nel caso in cui l'accesso sia aperto anche al transito di veicoli pesanti (autocarri, autotreni...);
4. Gli accessi alle strade extraurbane principali e secondarie (accessi coordinati) e gli accessi alle strade locali extraurbane (accessi diretti) per il transito di veicoli pesanti devono avere caratteristiche geometriche appropriate, da determinarsi in funzione delle specifiche esigenze;
5. Nel caso di transito sistematico e frequente di veicoli pesanti, si devono adottare una larghezza dell'accesso di 6,00-10,00 m ed innesti sulla carreggiata con raccordo circolare di raggio pari a 6,00 m; qualora l'accesso sia unico, si deve prevedere un'area interna di forma ed ampiezza tali da permettere, oltre allo stazionamento, anche l'eventuale inversione di marcia dei veicoli, al fine di evitare manovre di retromarcia sulla strada; in alternativa, è possibile separare l'ingresso e l'uscita con percorso interno a senso unico;

6. Non è consentita l'apertura di accessi aventi dimensioni maggiori di quelle indicate in 3 e 5; è vietata inoltre la realizzazione, a lato della strada, di piazzali aperti aventi lunghezza superiore a 10,00 m privi di accessi definiti;
7. Qualora l'accesso dei veicoli alla proprietà laterale avvenga direttamente dalla strada, l'accesso deve essere realizzato in modo da favorire la rapida immissione dei veicoli nella proprietà laterale; l'eventuale cancello a protezione della proprietà laterale dovrà essere arretrato di almeno 5,00 m allo scopo di consentire la sosta, fuori della carreggiata, di un veicolo in attesa di ingresso; nel caso in cui, per obiettive impossibilità costruttive o per evitare gravi limitazioni della fruibilità della proprietà privata, non sia possibile arretrare gli accessi, possono essere autorizzati sistemi di apertura automatica dei cancelli o delle serrande che delimitano gli accessi. E' consentito derogare dall'arretramento degli accessi e dall'utilizzo dei sistemi alternativi, nel caso in cui le immissioni laterali avvengano su strade senza uscita o comunque con traffico estremamente limitato, per cui le immissioni stesse non possono determinare condizioni di intralcio alla fluidità della circolazione;
8. Gli accessi ad insediamenti residenziali, produttivi, commerciali, turistici e ricreativi di grandi dimensioni devono essere progettati secondo i criteri stabiliti per la progettazione delle intersezioni in funzione delle caratteristiche geometriche e funzionali della strada, dell'entità e della composizione del traffico che la percorre, del tipo di insediamento e della sua capienza e dei flussi di traffico veicolare previsti in ingresso ed in uscita;
9. Le infrastrutture destinate specificamente allo stazionamento delle autovetture (parcheggi, autorimesse e autosili) devono rispettare le prescrizioni relative alla normativa antincendio;
10. Le disposizioni 1-9 si applicano sia agli accessi che alle diramazioni; per le diramazioni valgono altresì le norme sulle intersezioni stradali.

Per le **strade urbane e gli accessi carrabili** valgono le seguenti **prescrizioni**:

1. Nelle autostrade non sono consentiti accessi privati; sono consentiti esclusivamente gli accessi alle pertinenze di servizio (aree di sosta, aree di parcheggio, aree di servizio);
2. Nelle strade urbane di scorrimento sono consentiti accessi privati con l'ubicazione e le caratteristiche geometrico-funzionali appresso descritte; gli accessi devono essere coordinati;

3. Le strade urbane di scorrimento di nuova costruzione devono essere provviste di fasce laterali di terreno tali da consentire l'eventuale inserimento di strade di servizio per il collegamento degli accessi privati di immissione sulla strada;
4. Nelle strade di quartiere sono consentiti accessi privati con l'ubicazione e le caratteristiche geometrico-funzionali appresso descritte; gli accessi devono essere coordinati;
5. Gli accessi alle strade locali possono essere diretti; in ambito urbano, l'accesso diretto ad un'area o ad un edificio idoneo allo stazionamento di uno o più veicoli è denominato *passo carrabile*; i passi carrabili non sono pertanto consentiti sulle autostrade urbane; devono essere coordinati sulle strade urbane di scorrimento e di quartiere; possono innestarsi direttamente sulle strade locali urbane;
6. La localizzazione e la configurazione degli accessi e dei passi carrabili devono essere tali da rispettare le distanze di visuale libera stabilite per le intersezioni;
7. I passi carrabili devono avere un'ubicazione ed una configurazione plano-altimetrica tali da: non arrecare pericolo od intralcio alla circolazione veicolare e pedonale; agevolare le manovre dei veicoli in ingresso o in uscita dal passo carrabile;
8. Nel caso in cui i passi carrabili, come definiti dall'art. 3, co. 1, punto 37 del *Nuovo Codice della Strada*, rientrino nella definizione dell'art. 44, co. 4, del D. L.vo 15 Novembre 1993, n. 507, nella zona antistante gli stessi vige il divieto di sosta, segnalato con l'apposito segnale di cui all'art. 120 del Regolamento di esecuzione del Codice della Strada (figura II 78); in caso contrario, il divieto di sosta nella zona antistante il passo medesimo e l'installazione del relativo segnale, sono subordinati alla richiesta di occupazione del suolo pubblico che, altrimenti, sarebbe destinato alla sosta dei veicoli, in conformità a quanto previsto dall'art. 44, co. 8, del D. L.vo n. 507/93;
9. E' consentita l'apertura di accessi e di passi carrabili provvisori per motivi temporanei quali l'apertura di cantieri o simili; in tali casi devono essere osservate, per quanto possibile, le condizioni di cui al presente Regolamento; deve, in ogni caso, disporsi idonea segnalazione di pericolo, allorquando non possano essere osservate le distanze dall'intersezione;
10. La costruzione di accessi e passi carrabili è autorizzata dall'Ente proprietario della strada, nel rispetto della normativa edilizia e urbanistica vigente;

11. Le disposizioni 1-10 si applicano sia agli accessi e ai passi carrabili che alle diramazioni; per le diramazioni valgono altresì le norme sulle intersezioni stradali;
12. I passi carrabili devono essere individuati con l'apposito segnale di cui all'art. 120 del *Regolamento di esecuzione del Codice della Strada* (figura II 78), previa autorizzazione dell'Ente proprietario della strada; allo sbocco dei passi carrabili la sosta è vietata; il divieto si estende per tutta la larghezza dell'innesto ed eventualmente oltre, qualora motivi di visibilità lo richiedano.

L'ubicazione degli accessi alle strade urbane viene così regolamentata:

1. Gli accessi alle strade urbane di scorrimento devono essere collegati da apposita strada di servizio, così che l'immissione dei veicoli sulla carreggiata (o l'uscita) avvenga tramite idonei varchi, posti a distanza non inferiore a 100 m tra loro, misurata tra i rispettivi assi; nei confronti delle intersezioni deve essere rispettata la stessa distanza, misurata tra l'asse del varco e il limite dell'area d'intersezione;
2. Gli accessi alle strade di quartiere devono essere collegati da apposita strada di servizio, così che l'immissione dei veicoli sulla carreggiata (o l'uscita) avvenga tramite idonei varchi, posti a distanza non inferiore a 12 m tra loro, misurata tra i rispettivi assi; nei confronti delle intersezioni deve essere rispettata la stessa distanza, misurata tra l'asse del varco e il limite dell'area d'intersezione;
3. Gli accessi alle strade locali (ovvero i passi carrabili) devono essere ubicati a distanza non inferiore a 12 m dalle intersezioni, misurata dal limite dell'accesso al limite dell'area d'intersezione;
4. Le distanze minime devono essere adottate anche nei confronti dei varchi degli spartitraffico laterali, in presenza di strade di servizio destinate alla concentrazione delle manovre di svolta a destra e a sinistra (indirette o semidirette);
5. Il Comune ha la facoltà di autorizzare distanze inferiori a quelle innanzi definite per i passi carrabili già esistenti, nel caso in cui sia tecnicamente impossibile procedere ad adeguamento;
6. Le disposizioni 1-5 si applicano sia agli accessi e ai passi carrabili che alle diramazioni; per le diramazioni valgono altresì le norme sulle intersezioni stradali.

Le caratteristiche geometriche e funzionali degli accessi alle strade urbane restano così definite:

1. Le strade di servizio devono collegarsi alla strada urbana di scorrimento mediante varchi a senso unico, aventi una larghezza di 4,50 m e formanti un angolo di deviazione non superiore a 30° con l'asse stradale; sulle strade di scorrimento non sono consentite le manovre di svolta a sinistra, per le quali deve essere previsto lo sfalsamento altimetrico o il rinvio ad un'intersezione successiva;
2. Le strade di servizio devono collegarsi alla strada urbana di quartiere mediante varchi a senso unico, aventi una larghezza di 4,50 m e formanti un angolo di deviazione non superiore a 30° con l'asse stradale; in questo caso, non sono consentite le manovre di svolta a sinistra, per le quali deve essere previsto lo sfalsamento altimetrico o il rinvio ad un'intersezione successiva; nelle strade di quartiere aventi non più di due corsie, gli accessi o le strade di servizio possono collegarsi con intersezioni a "T", dimensionate secondo i criteri stabiliti per la progettazione delle intersezioni;
3. I passi carrabili per l'accesso ad un'area o ad un edificio non aperto al pubblico ed idoneo allo stazionamento di non più di tre autovetture devono avere una larghezza minima di 2,50 m; diversamente, si applicano le prescrizioni di cui in 8.a;
4. In corrispondenza del passo carrabile, i bordi del marciapiede devono essere raccordati con curve circolari di raggio non inferiore alla larghezza del marciapiede;
5. La pavimentazione del marciapiede nel tratto attraversato dal passo carrabile deve essere possibilmente eseguita con l'impiego di materiale diverso per tipo e per colore; la continuità del piano del marciapiede in corrispondenza del passo carrabile deve essere preferibilmente mantenuta; in corrispondenza del passo carrabile deve essere comunque garantito l'abbattimento di barriere architettoniche, secondo Leggi e norme vigenti;
6. Qualora l'accesso alle proprietà laterali sia destinato anche a notevole traffico pedonale, deve essere prevista una separazione dell'entrata carrabile da quella pedonale;
7. Qualora l'accesso dei veicoli alla proprietà laterale avvenga direttamente dalla strada, il passo carrabile deve essere realizzato in modo da favorire la rapida immissione dei veicoli nella proprietà laterale; l'eventuale cancello o portone a protezione della proprietà laterale dovrà essere arretrato di almeno 5,00 m allo scopo di consentire la sosta, fuori della carreggiata e del marciapiede, di un veicolo in attesa di ingresso; nel caso in cui, per obiettive impossibilità costruttive o per evitare gravi limitazioni della fruibilità della

proprietà privata, non sia possibile arretrare gli accessi, possono essere autorizzati sistemi di apertura automatica dei cancelli o delle serrande che delimitano gli accessi; è consentito derogare dall'arretramento degli accessi e dall'utilizzo dei sistemi alternativi nel caso in cui le immissioni laterali avvengano su strade senza uscita o comunque con traffico estremamente limitato, per cui le immissioni stesse non possono determinare condizioni di intralcio alla fluidità della circolazione;

8. Le infrastrutture destinate specificamente allo stazionamento delle autovetture (parcheggi, autorimesse e autosili) devono rispettare le seguenti prescrizioni:
 - 8.a. I passi carrabili delle aree e degli edifici per la sosta aventi capacità non superiore a 15 posti auto devono avere una larghezza minima di 3,50 m; quelli aventi capacità uguale o superiore a 15 posti auto devono avere una larghezza minima di 5,00 m, tale da consentire l'incrocio dei veicoli;
 - 8.b. Nel caso di aree o di edifici per la sosta aventi notevole capacità, occorre prevedere la separazione degli ingressi e delle uscite, con rami a senso unico ciascuno della larghezza minima di 3,50 m; in questo caso, la distanza tra i passi carrabili e le intersezioni deve essere non inferiore a 30,00 m (dal limite del passo carrabile al limite dell'area d'intersezione); il passo carrabile deve essere adeguatamente illuminato;
 - 8.c. Nel caso di aree o di edifici per la sosta aventi notevole capacità, si devono realizzare adeguate zone di accumulo, così da evitare la sosta dei veicoli in ingresso sulla carreggiata o sul marciapiede;
 - 8.d. I percorsi interni devono avere una larghezza non inferiore a quella stabilita per il passo carrabile e devono avere una pendenza longitudinale non superiore al 15% se scoperti ed al 20% se coperti, con idonei raccordi verticali; nei tratti in curva il raggio interno non deve essere inferiore a 5,00 m; in ogni caso deve essere previsto un tratto piano e rettilineo della lunghezza minima di 5,00 m prima del marciapiede;
9. Le disposizioni di cui al punto 8. si applicano anche alle infrastrutture per lo stazionamento delle autovetture situate lungo le strade extraurbane;
10. I passi carrabili per il transito di veicoli pesanti (autocarri, autotreni...) devono avere caratteristiche geometriche appropriate, da determinarsi in funzione delle specifiche esigenze;

11. Nel caso di transito sistematico e frequente di veicoli pesanti, si devono adottare una larghezza del passo carrabile di 6,00-10,00 m ed innesti sulla carreggiata con raccordo circolare di raggio pari a 6,00 m; qualora l'accesso sia unico, si deve prevedere un'area interna di forma ed ampiezza tali da permettere, oltre allo stazionamento, anche l'eventuale inversione di marcia dei veicoli, al fine di evitare manovre di retromarcia sulla strada; in alternativa, è possibile separare l'ingresso e l'uscita con percorso interno a senso unico; in questo caso, la distanza tra i passi carrabili e le intersezioni deve essere non inferiore a 30,00 m (dal limite del passo carrabile al limite dell'area d'intersezione); il passo carrabile deve essere adeguatamente illuminato;
12. Gli accessi ad insediamenti residenziali, produttivi, commerciali, turistici e ricreativi di grandi dimensioni devono essere progettati secondo i criteri stabiliti per la progettazione delle intersezioni, in funzione delle caratteristiche geometriche e funzionali della strada, dell'entità e della composizione del traffico che la percorre, del tipo di insediamento e della sua capienza e dei flussi di traffico veicolare previsti in ingresso ed in uscita;
13. Le disposizioni 1-12 si applicano sia agli accessi e ai passi carrabili che alle diramazioni; per le diramazioni valgono altresì le norme sulle intersezioni stradali.

11. Disciplina degli spazi stradali e delle aree a circolazione controllata

Il *Nuovo Codice della Strada* definisce la possibilità di regolamentare l'utilizzo degli spazi stradali, da parte di alcune categorie di traffico, mediante l'istituzione di:

- a) *Zone a Traffico Limitato (Z.T.L.)*, intese come "aree in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli" (art. 3);
- b) *Zone residenziali*, intese come zone urbane in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitate lungo le vie di accesso da appositi segnali di inizio e fine (art. 3);
- c) *Zone a velocità limitata*, intese come aree in cui non è consentito il superamento di predefinite velocità di circolazione (art. 7 Codice della Strada, art. 84 D.P.R. 16 Settembre 1996 n° 610);

d) *Aree pedonali urbane*, intese come zone interdette alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza e salvo deroghe per i velocipedi e per i veicoli al servizio di persone con impedite o limitate capacità motorie, nonché zone destinate a veicoli ad emissioni zero, aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi (art. 3).

Alle precedenti, possono aggiungersi le:

e) *Aree a preferenza ciclabile (APC)*, ricadenti in particolari contesti urbani all'interno dei quali, in funzione della limitazione alla circolazione di veicoli con massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate (eccetto autorizzati) e con velocità consentita non superiore a 30 km/h, non risulta necessario realizzare o individuare piste o percorsi ciclabili attraverso la specifica segnaletica orizzontale, e la circolazione dei velocipedi, dei pedoni e dei veicoli a motore avviene in promiscuo, nel rispetto della segnaletica e delle regole di comportamento.

Il Codice della Strada precisa, altresì, che il Sindaco, con propria ordinanza, può:

- a. sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o alcune categorie di utenti sulle strade (o tratti di esse), per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione o di tutela della salute (art. 6, co. 1);
- b. sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o alcune categorie di utenti sulle strade (o tratti di esse), per motivi di incolumità pubblica o urgenti e improrogabili motivi attinenti alla tutela del patrimonio stradale o ad esigenze di carattere tecnico (art. 6, co. 4, lett. a);
- c. stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada (o tratto di essa) o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade (art. 6, co. 4, lett. b);
- d. riservare corsie, anche protette, a determinate categorie di veicoli o a veicoli destinati a determinati usi (art. 6, co. 4, lett. c);
- e. vietare o limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli (art. 6 co. 4, lett. d);
- f. vietare temporaneamente la sosta su strade o tratti di strade per esigenze di carattere tecnico o di pulizia (art. 6, co. 4, lett. f);
- g. limitare la circolazione nei centri abitati per alcune o tutte le categorie di veicoli, sempre che sussistano accertate e motivate esigenze di prevenzione dell'inquinamento o di tutela del patrimonio artistico ambientale e naturale (art. 7, co. 1, lett. b);

- h. stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli (art. 7, co. 1, lett. e);
- i. stabilire, previa deliberazione di Giunta, aree destinate al parcheggio, sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe (art. 7, co. 1, lett. f);
- j. prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli utilizzati per il carico e lo scarico di cose (art. 7, co. 1, lett. g);
- k. riservare strade alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto (art. 7, co. 1, lett. j).

Il Comune, con deliberazione di Giunta, provvede a delimitare le Z.T.L. e le Aree Pedonali Urbane, tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio (art. 7, co. 9); in caso di urgenza, il provvedimento può essere adottato con ordinanza del Sindaco, ancorché di modifica o integrazione della Deliberazione di Giunta.

Analogamente, il Comune provvede a delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistano esigenze particolari di traffico.

Nell'ambito delle Z.T.L., delle Aree Pedonali e delle zone di rilevanza urbanistica, il Comune ha facoltà di riservare, con ordinanza del Sindaco, superfici o spazi di sosta per veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo gratuito od oneroso (art. 7, co. 11).

11. Interventi per la moderazione del traffico: Sopraelevazioni di carreggiata

La sopraelevazione della carreggiata si ottiene modificando il profilo longitudinale della strada; poiché il rialzo costituisce variazione altimetrica del piano stradale, esso non è equiparabile ai dossi artificiali di cui all'art. 179 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Strada; di conseguenza, il rialzo è soggetto alla specifica disciplina del presente Regolamento.

In tal senso si è anche espresso il Ministero dei LL.PP. nell'ambito della Direttiva II, e con parere di cui a varie note, ove ha ribadito che "i rialzamenti della pavimentazione stradale, per attraversamenti pedonali, si configurano quale modifica del profilo longitudinale delle strade interessate e per essi non ci si può riferire a norme di segnaletica

quanto a motivazioni tecniche, di opportunità o necessità che l'Ente proprietario della strada può e deve valutare"; inoltre, è stato precisato come la sopraelevazione "non sia in contrasto con le previsioni del Codice e del Regolamento potendo altresì risultare, nelle zone in cui si ritiene di dover privilegiare il traffico pedonale, un idoneo strumento di disciplina della circolazione".

L'intervento può essere realizzato in corrispondenza di attraversamenti pedonali o ciclabili; può anche essere esteso all'intera area di intersezione.

Il sovrizzo della carreggiata stradale sarà preferenzialmente realizzato in corrispondenza di ambiti in cui la circolazione veicolare avviene a velocità limitata (a titolo indicativo, ma non esaustivo: aree residenziali, vicinanza di istituti scolastici di ogni grado e livello, parchi pubblici, prossimità di pertinenze di aree parrocchiali, uffici postali, case di riposo, case di cura...).

La sopraelevazione del piano stradale deve essere realizzata sino a portare la superficie carrabile 1 cm al di sotto della sommità del marciapiede, al fine di garantirvi un adeguato smaltimento delle acque meteoriche. Il rialzo deve estendersi da marciapiede a marciapiede, per una lunghezza non inferiore a 4 metri nelle strade locali e nelle strade urbane di quartiere e non inferiore a 5 metri nelle rimanenti tipologie di strada. All'interno sarà realizzato, ove richiesto, l'attraversamento pedonale, di larghezza rispettivamente pari a 2,5 e 4 metri. Nel caso delle intersezioni sopraelevate, lo sviluppo del sovrizzo sarà quello necessario per includere al proprio interno gli innesti di tutti i rami dell'intersezione stessa, possibilmente prevedendo uno spazio di almeno 5 metri (oltre il filo del marciapiede e l'eventuale barra di arresto) per far stazionare in piano 1 autovettura in manovra.

Il sovrizzo sarà preceduto da rampe con pendenza longitudinale non superiore all'8%, a conferma di quanto previsto dalle "Linee guida per la redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana", redatte dal IGCSS del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed allegate a Circolare 8/06/2001 n. 3698. Dette rampe saranno evidenziate con segnaletica orizzontale a bande (parallele all'asse stradale) di colore alternato nero e giallo (larghezza 50 cm); se la pavimentazione della rampa è realizzata in conglomerato bituminoso, le bande nere non vengono tracciate.

La sopraelevazione di carreggiata deve essere presegnalata dal cartello indicatore di dosso (Fig. II 2 art. 85) e da limitazione di velocità a 30 km/h (Fig. II 50 art. 116).

Art. 13. Fasce di rispetto

Per la determinazione delle distanze minime a protezione del nastro stradale da osservarsi ai fini edificatori, è necessario fare riferimento agli artt. 26, 27, 28 del *Regolamento per l'esecuzione del Codice della Strada*, come modificati con D.P.R. n.147 in data 26 Aprile 1993 e s.m.i.

Al di fuori dei centri abitati, le distanze dal confine stradale da rispettarsi sono le seguenti:

- nell'aprire canali, fossi, o nell'eseguire qualsiasi escavazione, la distanza da tenersi non può essere inferiore alla profondità di questi, ed in ogni caso non può essere inferiore a 3 metri;
- nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni o negli ampliamenti non può essere inferiore a 30 metri per le strade di tipo C, 20 metri per quelle di tipo F (10 metri per quelle denominate "vicinali");
- sempre nella situazione precedente, ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, la distanza da tenersi non può essere inferiore a 10 metri per le strade di tipo C;
- nella costruzione di muri di cinta, di qualsiasi natura, la distanza da rispettarsi non può essere inferiore a 3 metri per le strade di tipo C ed F.

All'interno dei centri abitati, le distanze dal confine stradale da rispettarsi sono le seguenti:

- per le strade di tipo E ed F non sono previste distanze minime da rispettarsi;
- in assenza di strumento urbanistico vigente, la distanza da tenersi non può essere inferiore a 20 metri per le strade di tipo E, 10 metri per le strade di tipo F;
- nella costruzione o ricostruzione dei muri di cinta di qualsiasi natura, la distanza minima da rispettarsi non è stabilita.

14. Modalità di applicazione del Regolamento al Comune di Oderzo

Il presente Regolamento, fatte salve tutte le disposizioni di Legge, Decreti e Norme vigenti, è da considerarsi cogente nella disciplina della progettazione, costruzione, manutenzione ed esercizio della rete viaria urbana ed extraurbana comunale.

Le modalità di applicazione del presente Regolamento alla rete viaria comunale sono ulteriormente precisate negli allegati di seguito riportati, non facenti parte del Regolamento, ma aventi funzione esplicativa nei riguardi del medesimo.

Per la classificazione tecnico-funzionale della rete stradale comunale si rinvia alla tavola allegata al PUT.

I criteri di disciplina degli spazi stradali e delle aree a circolazione controllata sono riportati negli elaborati del PUT.

I criteri di organizzazione delle aree di sosta e di parcheggio, dei percorsi ciclabili e pedonali, dei percorsi riservati ai mezzi di trasporto pubblico, sono riportati negli elaborati del PUT.

INDICE

<i>Paragrafo</i>	<i>Pagina</i>
1. Premessa. I livelli di rete	2
2. Classificazione geometrico-funzionale delle strade	4
3. Classificazione amministrativa delle strade	8
4. Caratteristiche geometriche di tracciato	10
5. Organizzazione delle intersezioni	10
6. Aree di sosta o parcheggio	15
7. Percorsi ciclabili	16
8. Marciapiedi	18
9. Corsie riservate per mezzi pubblici	19
10. Accessi e diramazioni	20
11. Disciplina degli spazi stradali e delle aree a circolazione controllata	30
12. Interventi per la moderazione del traffico	32
12. Fasce di rispetto	34
13. Modalità di applicazione del Regolamento al Comune di Oderzo	35
Indice	36