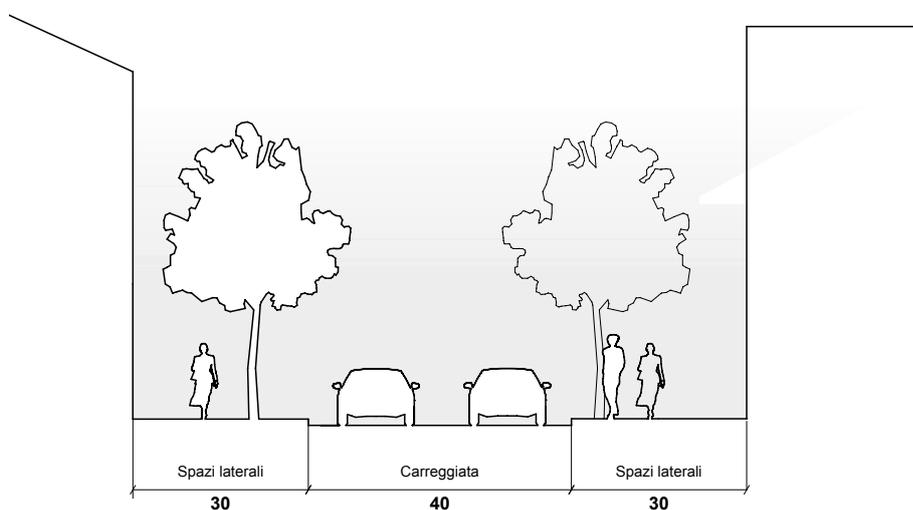


B.2

Dimensionamento della carreggiata

La velocità dei veicoli all'interno delle località dipende in larga misura dalla percezione che l'automobilista ha della strada e delle sue adiacenze. In questo senso è importante che il dimensionamento del campo stradale sia determinato, oltre che dalle esigenze di viabilità, anche dalla necessità di **riqualificare lo spazio pubblico e moderare il traffico veicolare**, a vantaggio della sicurezza di tutti gli utenti e a beneficio della vivibilità e dell'attrattiva dello spazio stradale. Teoricamente, la sezione stradale (da facciata a facciata) che meglio permette al pedone, ma anche all'automobilista, di vivere appieno la strada come spazio pubblico attrattivo e polivalente, è quella in cui il rapporto tra carreggiata e spazi laterali è ca. 30/40/30, come illustrato nella sezione sottostante. Si tratta di un rapporto adatto a contesti molto urbani e con un'intensa presenza di pedoni e attività lungo la strada. All'interno degli abitati ticinesi, salvo rari casi, è pressoché impossibile ottenere queste proporzioni. Ciò nonostante, dare **maggiore agio agli spazi laterali** è una misura fondamentale per perseguire una vera riqualificazione degli spazi stradali.



Dimensionamento

Per il dimensionamento del calibro stradale fanno stato le norme VSS SN 640 200a e 640 201. Di norma la larghezza necessaria della carreggiata si calcola a partire dalla dimensione dei veicoli ritenuti determinanti a livello di incrocio (auto-auto, auto-camion o camion-camion) e dai relativi margini laterali di sicurezza e di movimento (che dipendono dalla velocità autorizzata o di progetto).

Applicazione

Dove si pongono obiettivi di riqualificazione dello spazio pubblico e di miglioramento della sicurezza, la larghezza della carreggiata può essere ridotta a:

- **6.6 m** per strade con **traffico intenso**, con linee di trasporto pubblico e dove i ciclisti possono disporre di percorsi alternativi separati;
- **6.0 m** per strade con **traffico medio-basso** dove l'integrazione della strada e la riqualificazione dello spazio pubblico assumono un'importanza rilevante rispetto alle condizioni di viabilità.

Ai fini di una corretta applicazione di quanto sopra e dell'ottenimento di un risultato finale soddisfacente, dove vige il limite di 50 km/h è importante ritenere che:

- il calibro di 6.0 m è applicabile nei rettilinei, o in presenza di curve ad ampio raggio, a condizione che la quota di veicoli pesanti sia inferiore al 3% del traffico giornaliero medio (TGM);
- particolare attenzione deve essere prestata nei casi in cui vi è necessità di allargamento in curva secondo VSS 640 105b, come pure se la strada è destinata al transito di trasporti speciali o eccezionali;
- la demarcazione di corsie ciclabili (linea 6.09 OSStr.) o di fasce colorate laterali (restringimento ottico di arredo) abbinata alla soppressione della linea centrale di direzione (linea 6.03 OSStr.) permette di ridurre otticamente la larghezza del campo veicolare; la demarcazione non incide sulla larghezza effettiva ma modifica la percezione visiva della strada da parte dell'automobilista, inducendo una riduzione delle velocità.

Per preservare la sicurezza e la conduzione della mobilità lenta, un ulteriore restringimento della carreggiata può essere eccezionalmente ammesso dove il volume di traffico è ridotto e a condizione che siano garantite la viabilità del traffico veicolare (in particolare l'incrocio dei veicoli pesanti) e la sicurezza stradale (in particolare le condizioni di visibilità reciproca tra i veicoli secondo la norma VSS SN 640 090b).

Presenza di isole spartitraffico

La larghezza delle corsie veicolari (da bordo a bordo) in corrispondenza di un'isola spartitraffico dipende dal volume di traffico, dalla percentuale di veicoli pesanti e soprattutto dalla presenza di ciclisti. Con TGM inferiore a 3'000 veicoli al giorno è possibile rinunciare all'isola spartitraffico.

Ai sensi della norma VSS 640 201, per garantire il sorpasso in sicurezza di un ciclista da parte di un veicolo pesante, le corsie devono avere una larghezza compresa tra 4.3 a 5.1 m (in funzione della velocità considerata); a questi valori occorre poi aggiungere eventuali allargamenti in curva.

A fronte delle caratteristiche del tessuto edificato del nostro Cantone valgono le seguenti disposizioni:

- **4.2 m** dove la presenza di ciclisti è importante e la strada è inserita in un itinerario ciclabile di interesse regionale/nazionale; i veicoli leggeri possono sorpassare le biciclette in sicurezza;
- **3.5 m** dove la presenza di ciclisti è contenuta; i veicoli leggeri possono sorpassare le biciclette in sicurezza;
- **3.0 m** dove non sono possibili allargamenti laterali del sedime stradale e dove il flusso ciclabile è particolarmente basso (o esiste un valido percorso laterale alternativo); con tale larghezza nessun autoveicolo può sorpassare le biciclette in sicurezza.

Cfr. Scheda B6 ◀ Si rileva che solo larghezze pari a 3.5 m soddisfano le esigenze del servizio di **manutenzione**, in particolare il transito agevole dei veicoli spazzaneve. Di conseguenza, sulle strade cantonali, la presenza di corsie larghe 3.0 m impone l'esecuzione di una piattaforma rialzata (rottura verticale).

