

B.6

Rotture verticali

Per rottura verticale s'intende il **rialzamento del campo stradale** allo scopo di ridurre le velocità di transito e segnalare la presenza di un contesto sensibile o l'esistenza di uno spazio pubblico a forte valore architettonico-urbanistico.

Le rotture verticali possono essere ammesse:

- dove l'integrazione della strada e la **riqualificazione generale dello spazio pubblico** assumono un'importanza rilevante rispetto alle condizioni di viabilità; in questo caso il rialzamento della carreggiata può essere accompagnato dalla demarcazione colorata della pavimentazione e dalla posa di elementi di arredo, così da segnalare all'automobilista il cambiamento di contesto e soprattutto la presenza di una zona sensibile;
- in corrispondenza di **intersezioni o di edifici sensibili**, quali elementi caratterizzanti del tessuto edificato o forti generatori di traffico pedonale (strutture produttive, educative, civiche, sanitarie, sportive, commerciali e di culto) dove i **collegamenti pedonali - ciclabili** trasversali sono particolarmente importanti;
- dove la **velocità di transito V85** è significativamente superiore al limite autorizzato.

Applicazione

Su strade cantonali sono ammesse unicamente rotture verticali con una **sezione longitudinale trapezoidale**; rotture verticali a sezione arrotondata (dossi) non sono ammesse; eccezioni sono considerate unicamente su strade secondarie con traffico pesante ridotto e senza trasporto pubblico.

Le rotture verticali trapezoidali non sono compatibili con il servizio di trasporto pubblico di linea, sia per il mantenimento delle velocità che del comfort dell'utente (vedi VSS 640 213 tab.2). Singole **eccezioni** possono essere ammesse solo nei casi citati in precedenza. In tal caso la rottura verticale non potrà avere pendenza maggiore o uguale al 3% e dovrà essere possibilmente integrata nell'ambito del contesto di una fermata bus, dove il mezzo di trasporto pubblico deve comunque rallentare. Ciò vale anche per le strade comunali con transito di linee bus.

Ogni singolo caso deve essere dunque oggetto di attenta valutazione.

Attuazione

Le basi per la progettazione ed esecuzione di una piattaforma rialzata a sezione longitudinale trapezoidale sono fornite dalla norma VSS 640 213. Di regola valgono i seguenti parametri geometrici:

- lunghezza LR delle rampe:	$LR = \min 2.0 \text{ m}$
- pendenza delle rampe di raccordo	$3\% \leq \Delta i \leq 4\%$
- pendenza delle rampe di raccordo (TP)	$\Delta i \leq 3\%$
- altezza HA della sopraelevazione:	$HA = 8 \text{ cm}$
- lunghezza LA della piattaforma sopraelevata:	$5 \text{ m} \leq LA \leq 20 \text{ m}$
- lunghezza LA della piattaforma sopraelevata (TP):	$LA > 10 \text{ m}$
- battuta campo stradale rialzato - marciapiede:	1-2 cm

I dettagli esecutivi delle rampe sono descritti sui piani tipo cantonali n. 5.406 e 5.407 (www.ti.ch/dc-commesse). Tutti questi dati si riferiscono a un regime di velocità di 50 km/h. Per la segnalazione delle rampe di raccordo alle sopraelevazioni valgono le norme VSS 640 213, VSS 640 850a e VSS 640 851.

Di principio, tra il campo stradale rialzato e l'area adiacente destinata ai pedoni deve esserci una battuta di 1-2 cm, realizzata tramite bordura, per segnalare la differenza di destinazione d'uso, in particolare per le persone cieche o ipovedenti.

