

Distanza di visibilità per attraversamenti pedonali e ciclabili

In genere, "l'esistenza di opportune visuali libere costituisce primaria ed inderogabile condizione di sicurezza della circolazione. Per distanza di visuale libera si intende la lunghezza del tratto di strada che il conducente riesce a vedere davanti a sé senza considerare l'influenza del traffico, delle condizioni atmosferiche e di illuminazione della strada."

In ambito urbano acquisisce particolare importanza la distanza di visibilità per l'arresto, che è pari allo "spazio minimo necessario perché un conducente possa arrestare il veicolo in condizione di sicurezza davanti ad un ostacolo imprevisto."

Un pedone o un ciclista che si accinge ad attraversare la strada non dovrebbe mai essere considerato un "ostacolo imprevisto", in quanto la dovuta segnaletica stradale dovrebbe preavvisare i conducenti dei possibili attraversamenti e adeguare il proprio comportamento di guida a tale evenienza.

Pertanto, considerare pedoni e ciclisti come un "ostacolo imprevisto" è la condizione minima inderogabile per cui devono essere organizzate le strade, al fine di ridurre al minimo il rischio di investimento da parte dei veicoli circolanti.

La norma indica che la distanza di arresto per tutte le strade (escluse le autostrade) è pari a circa 50 metri per velocità di 50 km/h e circa 30 metri per velocità di 30 km/h (con strade pianeggianti).

Il regolamento del Codice della Strada dice che sulle strade ove è consentita la sosta, per migliorare la visibilità, da parte dei conducenti, nei confronti dei pedoni e ciclisti che si accingono ad impegnare la carreggiata, gli attraversamenti pedonali e ciclabili possono essere preceduti, nel verso di marcia dei veicoli, da una striscia gialla a zig zag, di lunghezza commisurata alla distanza di visibilità e su tale striscia è vietata la sosta.

Pertanto, in funzione delle diverse condizioni ambientali e di traffico, occorre valutare a quale distanza arretrare la sosta rispetto all'attraversamento.

In base a diverse ipotesi si sono elaborati i quattro schemi seguenti, che esprimono le distanze libere che dovrebbero mantenere prima degli attraversamenti.

Riferimenti normativi:

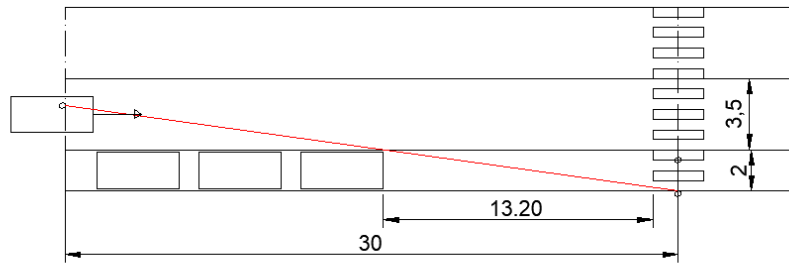
Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, D.P.R. 16.12.1992 n° 495

Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, D.M. 05/11/2001

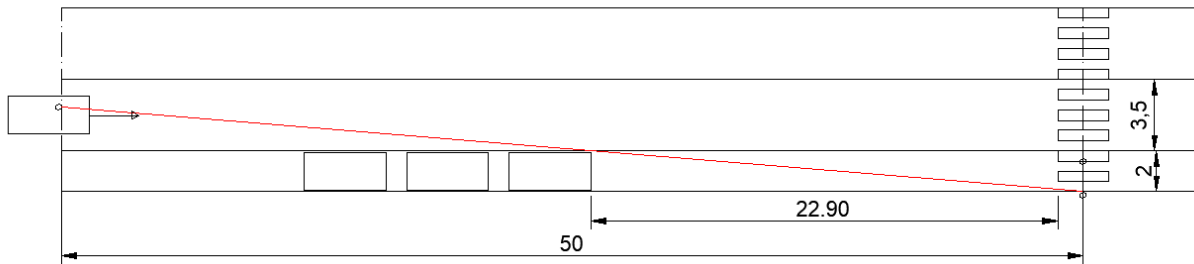
Note:

Il documento può essere soggetto a revisioni.

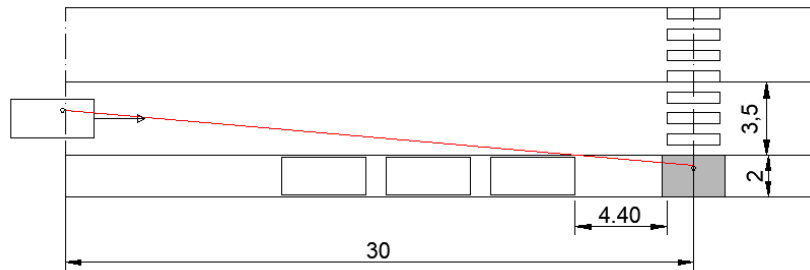
Per usi non personali se ne autorizza l'uso solo con citazione della fonte.



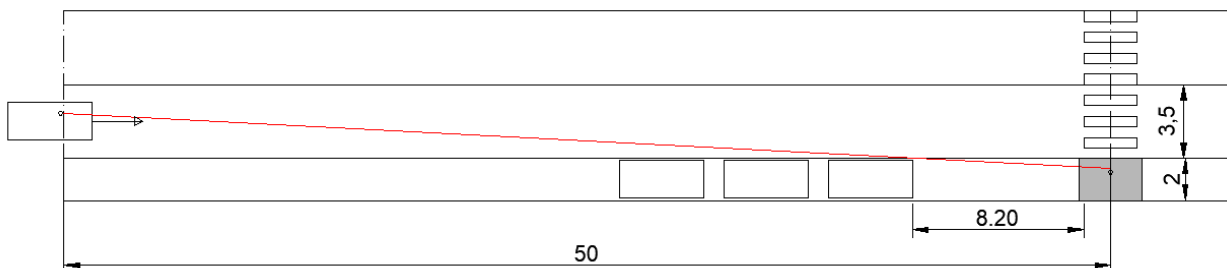
Schema 1
 DISTANZA DI ARRESTO E SOSTA IN LINEA
 ipotesi: larghezza sosta 2 metri, larghezza corsia 3,50 m, auto in asse corsia, V=30 km/h, persona a filo marciapiede
 --> parcheggio arretrato circa 13 metri dall'attraversamento



Schema 2
 DISTANZA DI ARRESTO E SOSTA IN LINEA
 ipotesi: larghezza sosta 2 metri, larghezza corsia 3,50 m, auto in asse corsia, V=50 km/h, persona a filo marciapiede
 --> parcheggio arretrato circa 23 metri dall'attraversamento



Schema 3
 DISTANZA DI ARRESTO E SOSTA IN LINEA
 ipotesi: larghezza sosta 2 metri, larghezza corsia 3,50 m, auto in asse corsia, V=30 km/h, persona arretrata 50 cm rispetto marciapiede avanzato ("golfo", isola")
 --> parcheggio arretrato circa 5 metri dall'attraversamento



Schema 4
 DISTANZA DI ARRESTO E SOSTA IN LINEA
 ipotesi: larghezza sosta 2 metri, larghezza corsia 3,50 m, auto in asse corsia, V=50 km/h, persona arretrata 50 cm rispetto marciapiede avanzato ("golfo", isola")
 --> parcheggio arretrato circa 8 metri dall'attraversamento