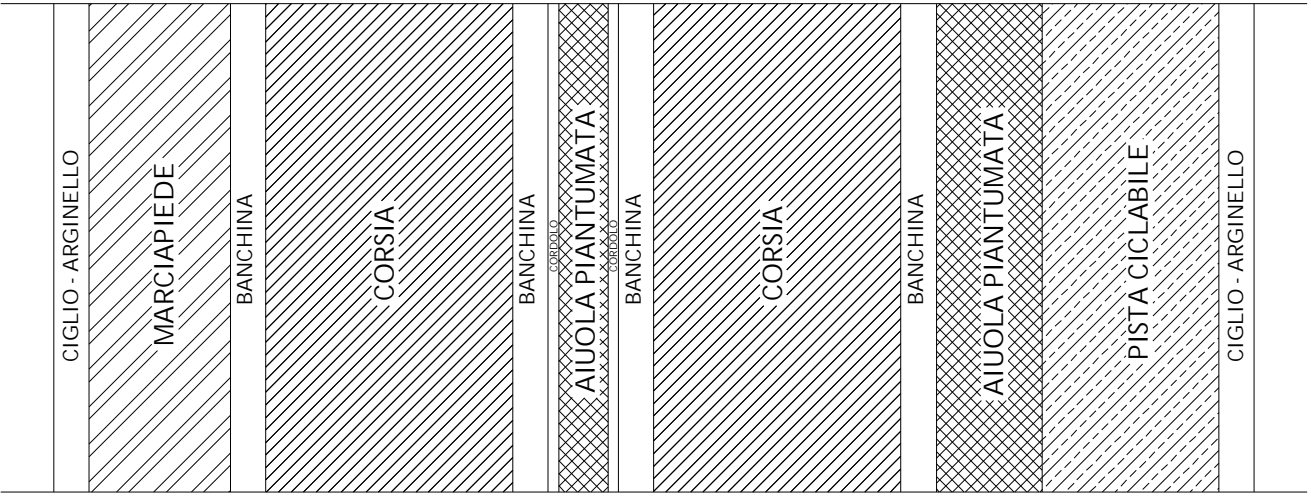
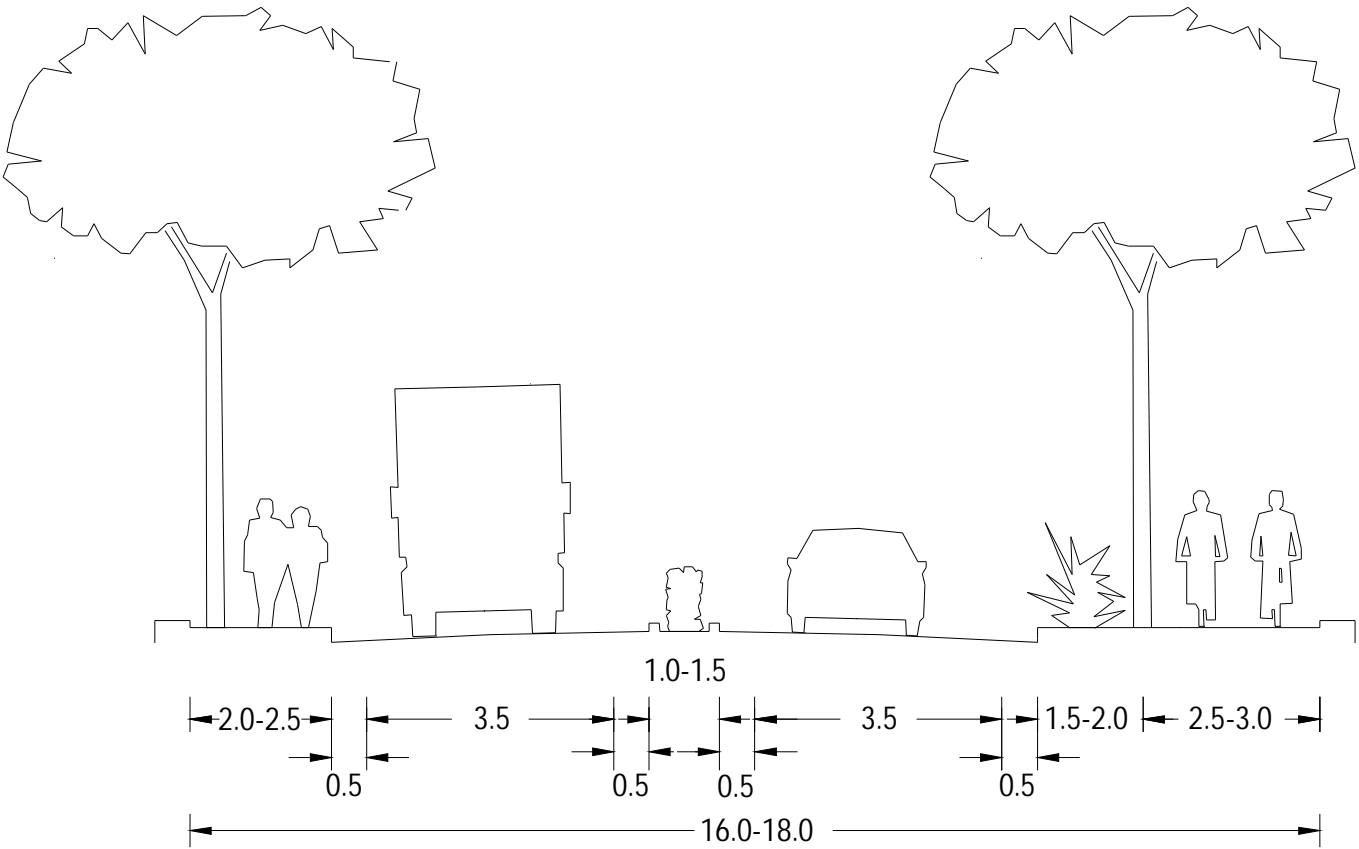


SOTTOSISTEMA F1 DELLA MOBILITÀ

Classificazione della rete veicolare/ciclabile/pedonale

Abaco delle sezioni e delle intersezioni

I



Indice

Premessa	pag. 1
Classificazione rete stradale	2
Connotazione Funzionale	2
Connotazione Urbanistica	2
Connotazione Geometrica	3
Mobilità debole	3
Connotazione Nodi	4
Legenda classificazione strade e nodi	6
Comune di Cecina - Rete stradale	7
Comune di Cecina - Rete stradale Cecina centro	8
Comune di Cecina - Rete stradale Marina di Cecina	9
Comune di Cecina - Rete stradale San Pietro in Palazzi	10
Comune di Cecina - Rete stradale primaria/principale	11
Comune di Cecina - Rete stradale primaria/principale Cecina centro	12
Comune di Cecina - Rete stradale primaria/principale Marina di Cecina	13
Comune di Cecina - Rete stradale primaria/principale San Pietro in Palazzi	14
Comune di Cecina – Rete itinerari mobilità debole	15
Quadro sinottico strade e intersezioni	16
Abaco delle strade e delle intersezioni	17
Strada parco primaria/principale	20
Strada urbana primaria/principale a carattere residenziale	21
Strada urbana primaria/principale a carattere commerciale/artigianale	22
Strada extraurbana primaria/principale	23
Strada parco secondaria/locale	24
Strada urbana secondaria/locale a carattere residenziale	25
Strada urbana secondaria locale a carattere commerciale/artigianale	26
Strada extraurbana secondaria/locale	27
Pista ciclabile in sede propria	28
Pista ciclo-pedonale in sede propria	29
Percorso promiscuo in strada poderale	30
Nodo extraurbano	31
Nodo porta	32
Nodo urbano (mini rotatoria)	33
Nodo urbano (incrocio rialzato)	34
Nodo urbano (stop o precedenza)	35

Premessa

Il presente Abaco contiene, sotto forma di schede sintetiche, una serie di soluzioni progettuali relative a singoli tronchi stradali (sezioni tipo) e ad intersezioni (schemi funzionali).

Le indicazioni contenute nell'Abaco sono state utilizzate per classificare la rete viaria esistente in base alle caratteristiche geometriche delle singole strade ed al contesto urbano in cui si trovano; con gli stessi criteri sono stati classificati anche i nuovi interventi previsti dal piano Strutturale e dal Regolamento Urbanistico.

Inoltre tali soluzioni tecniche dovranno essere utilizzate sia per la redazione di progetti di nuove infrastrutture, che come ausilio nei casi di manutenzione/adeguamento di quelle esistenti, come manuale tecnico da cui attingere per il disegno organico della rete stradale.

Per i tronchi stradali ciascuna scheda si compone di due soluzioni: la prima è la sezione prevista dal Codice della Strada per quella tipologia le cui dimensioni rappresentano un "minimo" inderogabile, la seconda è la sezione "desiderata" ovvero quella auspicabile per qualificare l'ambiente urbano anche da un punto di vista di qualità.

Per quanto riguarda le intersezioni gli schemi proposti sono da intendersi come indicazioni di massima in cui solo le caratteristiche geometriche e dimensionali degli elementi sono vincolanti ai fini di un corretto dimensionamento.

Ogni soluzione ipotizzata contiene indicazioni in merito a:

- dimensionamento geometrico dell'infrastruttura nel rispetto dei minimi imposti dalla normativa vigente;
- elementi di arredo e piantumazioni;
- elenco sintetico degli interventi ammessi (gestione della sosta veicolare, accessi in fregio, etc.);
- localizzazione, progettazione e protezione dei percorsi ciclabili, pedonali e misti;
- accessibilità per utenti disabili;
- elementi di moderazione del traffico.

Le misure indicate per ciascuna fascia funzionale delle sezioni tipo hanno un ambito di variabilità entro cui attenersi in funzione degli spazi effettivamente disponibili. E' indispensabile comunque rispettare sia la sequenza delle fasce che le misure minime, inderogabili per quanto riguarda le strade di nuova realizzazione.

In ogni scheda è presente inoltre una parte descrittiva comprendente:

- descrizione;
- obiettivi (il ruolo che la strada assolverà all'interno della rete viaria contestualmente alla connotazione urbanistica);
- destinazioni d'uso (caratteristiche geometrico – funzionali - urbanistiche);
- interventi ammessi (possibilità di immissioni dirette sulla strada, regolazione della sosta);
- prescrizioni specifiche (geometrie, dotazioni funzionali, tipologia di sovrastruttura ed elementi di arredo).

Per quanto riguarda la classificazione della rete infrastrutturale la simbologia presente in ogni scheda consente di legare univocamente la tipologia di sezione agli elementi (esistenti o di progetto) rappresentati schematicamente nelle cartografie.

Gli schemi proposti per le sovrastrutture stradali si riferiscono, ovviamente, alle nuove infrastrutture e rappresentano una sintesi delle prescrizioni riportate nel CATALOGO DELLE PAVIMENTAZIONI (C.N.R.). Per quanto riguarda le strade esistenti essi possono rappresentare un ausilio ai tecnici nel caso di interventi di manutenzione che non si limitino al solo ripristino del tappeto d'usura superficiale.

Gli schemi costruttivi proposti presentano dei range di valori per ciascuno degli strati previsti: essi variano in funzione della stima del numero di passaggi di veicoli commerciali (desumibile da opportuna campagna di rilievo) e dalla portanza del terreno (quantificata dal Modulo Resiliente da valutare con indagini in sito).

Le sovrastrutture proposte quindi sono da intendersi come schemi puramente indicativi da verificare mediante calcoli accurati in fase di progettazione esecutiva della strada.

Per quanto riguarda gli interventi di manutenzione e di adeguamento dell'esistente si suggerisce di recuperare (ove possibile e conveniente) i materiali già presenti in loco.

Per le nuove realizzazioni l'Abaco incoraggia l'uso di una gamma ridotta di materiali di qualità che possono coprire la maggior parte delle esigenze.

Ancora una volta si sottolinea che i valori dimensionali ed i parametri funzionali di ciascuna proposta contenuta nelle singole schede sono:

- orientativi nei casi di ordinaria e straordinaria manutenzione;
- assolutamente cogenti nei casi di nuove infrastrutture.

Classificazione rete stradale

La rete stradale del Comune di Cecina (attuale e di previsione) è stata oggetto di una classificazione finalizzata ad individuare l'assetto viario globale sulla base di parametri funzionali, geometrici ed urbanistici.

Questa descrizione della rete nasce dall'esigenza di trovare un disegno unitario e coerente per le infrastrutture che debbono garantire adeguati livelli di accessibilità al territorio comunale.

Perché le reti di trasporto funzionino in maniera ottimale è necessaria la continuità della rete stessa, in particolare della maglia funzionalmente definita "primaria/principale". Contestualmente, dovrà essere garantito un adeguato livello d'integrazione con le altre classi funzionali assicurando l'accessibilità sul territorio a tutte le utenze.

Poiché è frequente che le infrastrutture stradali assumano molteplici connotazioni funzionali – geometriche – urbanistiche (non necessariamente in conflitto tra loro), si è scelto di incrociare i suddetti parametri funzionali per "classificare" e "sintetizzare" la rete stradale del Comune di Cecina.

A tale scopo è stato messo a punto un repertorio (abaco) di sezioni stradali e nodi tipo che riportano, per ogni tipologia individuata, le seguenti informazioni:

- la geometria minima secondo la normativa vigente da rispettare in caso di nuova infrastruttura nonché le relative velocità di progetto e di esercizio;
- la sezione tipo "desiderata", ovvero la soluzione ideale che consente la coesistenza in sicurezza delle varie categorie di utenti e l'adeguata contestualizzazione urbanistica dell'infrastruttura;
- l'indicazione dei materiali da utilizzare per la realizzazione dell'infrastruttura;
- la descrizione di eventuali interventi di traffic calming;
- l'indicazione di particolari elementi di arredo urbano.

Lo schema realizzato è da intendersi vincolante solo per quanto riguarda la viabilità di progetto e di nuova realizzazione mentre per la viabilità esistente è da considerarsi come obiettivo auspicabile, da raggiungersi, qualora possibile, gradualmente nel tempo.

Per quanto riguarda i nuovi comparti previsti dal Piano Strutturale è stata indicata la loro connessione alla maglia viaria esistente e di progetto indipendentemente dal fatto che la loro realizzazione sia prevista o meno nell'ambito del regolamento Urbanistico.

In totale sono state individuate 8 sezioni stradali tipo e 3 nodi tipo con cui è stata classificata la rete stradale del Comune di Cecina; il rilievo condotto ha permesso di attribuire, con tutte le eccezioni del caso, le sezioni tipo al reticolo viario comunale in modo da costituire un modello di adeguamento geometrico e funzionale.

Connotazione Funzionale

La classificazione funzionale, rappresentativa della situazione specifica del territorio comunale di Cecina, coerente con il quadro conoscitivo derivante dal Piano Strutturale ed ai sensi del D.M. 5 novembre 2001, n° 6792 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", ha permesso di individuare le due seguenti categorie:

- Strada primaria/principale (A);
- Strada secondaria/locale (B);

Le strade primarie/principali dovranno consentire lo smaltimento di un elevato flusso veicolare di attraversamento nonché la sua coesistenza con i flussi ciclo-pedonali in condizioni di sicurezza.

Tale obiettivo è raggiungibile solo con adeguate sezioni stradali, protezione delle utenze deboli, calmierazione della velocità, sosta veicoli ammessa solo in aree attrezzate con apposita corsia di manovra esterna alla carreggiata.

Le strade secondarie/locali sono chiamate a garantire l'accessibilità locale e terminale alle aree residenziali urbane riservando, in condizioni di sicurezza, adeguati spazi sia alla circolazione ciclo-pedonale che alla sosta.

Connotazione Urbanistica

Da un punto di vista della contestualizzazione urbanistica le strade sono state classificate secondo le seguenti categorie:

- Strada parco (a);
- Strada urbana a carattere residenziale (b);
- Strada urbana a carattere commerciale/artigianale (c);
- Strada extraurbana (e).

Le strade parco si caratterizzano per l'inserimento in contesti ambientali pregiati nei confronti dei quali occorre garantire una favorevole condizione di fruizione. L'immagine della strada dovrà perciò essere tale da integrarsi nel contesto paesaggistico, contribuendo anzi alla sua valorizzazione.

Le strade urbane a carattere residenziale sono quelle che si sviluppano in un ambito essenzialmente definito dal perimetro del centro abitato e comunque laddove sono più densi gli affacci diretti sulla viabilità degli edifici a carattere residenziale.

Le strade urbane a carattere commerciale/artigianale si connotano per la prevalenza di affacci di natura specialistica di carattere commerciale e/o artigianale, nelle quali quindi si concentrano funzioni che potenzialmente confliggono con la funzione circolatoria. Per questo motivo tale tipologia deve caratterizzarsi per la dotazione funzionale allo scopo di minimizzare le interferenze e migliorare le condizioni di accesso alle attività.

Le strade extraurbane sono quelle che si sviluppano in un ambito essenzialmente extraurbano e comunque laddove sono più radi gli affacci diretti degli edifici lungo la viabilità.

Connotazione Geometrica

Si è considerata la classificazione proposta dal D. L.vo 30 aprile 1992, n° 285 "Nuovo Codice della Strada" e successive modificazioni, sia in termini geometrici che prescrittivi (componenti veicolari ammesse, limiti di velocità di esercizio, velocità di progetto, etc.):

- A – Autostrada;
- B – Strade extraurbane principali;

- C (C1/C2) – Strade extraurbane secondarie;
- D – Strade urbane di scorrimento;
- E – Strade urbane di quartiere;
- F (F1/F2) – Strade locali (extraurbane ed urbane).

Mobilità debole

Parallelamente alla gerarchizzazione dei percorsi veicolari è stato condotto uno studio relativo alla mobilità debole, pedonale e ciclabile, nell'ottica di garantirne un sempre più elevato grado di sicurezza individuando una rete di itinerari dedicati atti a consentire l'accessibilità a tutti gli elementi caratterizzanti il territorio comunale.

La rete attuale dei percorsi ciclo-pedonali può essere scomposta nei seguenti quattro elementi:

- pista ciclabile in sede propria/riservata - è caratterizzate da una sede fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili (sede propria) ovvero da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia (riservata);
- percorso ciclo-pedonale in sede propria – percorso promiscuo fisicamente separato dalla sede riservata alla circolazione dei veicoli a motore;
- percorso promiscuo su strada urbana – percorso su carreggiata stradale in promiscuo con i veicoli a motore utilizzato per dare continuità alla rete degli itinerari ciclabili qualora non sia possibile tecnicamente od economicamente realizzare una pista ciclabile;
- percorso in isola pedonale – percorso promiscuo ciclabile e pedonale che si snoda interamente in aree precluse al traffico veicolare.

Da notare come i percorsi promiscui su strada urbana rappresentino la tipologia di itinerari a più elevato rischio per l'utenza ciclistica e risulti perciò necessario intervenire il più possibile con opportuni provvedimenti volti a ridurre la velocità dei veicoli a motore (ovvero l'elemento di maggiore pericolosità).

Le integrazioni progettuali alla maglia di percorsi esistenti sono state decise sulla base di alcune linee guida: ogni nuova strada prevista dal Regolamento Urbanistico dovrà prevedere una pista ciclabile (nel pieno rispetto della classificazione della rete stradale di progetto), estensione della rete fino ad inglobare le nuove lottizzazioni previste, aumento della fruibilità ciclo-pedonale del Parco del fiume Cecina e dell'area a sud compresa fra la ferrovia e Marina soprattutto attraverso il recupero delle strade poderali esistenti, creazione di una rete di percorsi che unisca la frazione di San Pietro in Palazzi alla maglia esistente.

Oltre a nuovi itinerari sono previste modifiche ad alcuni tratti esistenti che da percorsi promiscui su strada urbana dovranno diventare percorsi ciclo-pedonali.

La rete di itinerari per la mobilità debole di progetto si comporrà perciò dei seguenti elementi:

- pista ciclabile in sede propria/riservata;
- percorso ciclo-pedonale in sede propria;
- percorso promiscuo su strada urbana;
- percorso promiscuo su strada poderale - percorso su carreggiata stradale vicinale (sterrata) in promiscuo con i veicoli a motore ed i pedoni caratterizzato da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole;

In tutto il territorio comunale non è stata prevista nessuna nuova isola pedonale né l'allargamento di quella esistente; infatti, nel centro storico di Cecina si è proceduto all'individuazione di un'area molto più ampia in cui l'Amministrazione Comunale si riserva la facoltà di intervenire con provvedimenti di regolamentazione del traffico (da Z.T.L. fino ad area pedonale vera e propria). In tale perimetro perciò sono stati indicati solo percorsi promiscui su strada urbana, che potranno modificarsi in un'altra tipologia in funzione delle scelte sulla mobilità che saranno effettuate, ed per questo motivo che il percorso in isola pedonale non compare come tipologia di progetto.

Si sottolinea come gli elementi fondamentali per garantire la continuità della rete e soprattutto la sicurezza e la protezione delle utenze deboli, attraverso una corretta progettazione degli itinerari, siano i seguenti:

- Ø la progettazione e realizzazione delle opere connesse alla piattaforma stradale e alle sedi riservate (regolarità delle superfici ciclabili, apprestamenti per le intersezioni a raso, sistemazioni a verde, opere di raccolta delle acque meteoriche, ecc.);

- Ø l'illuminazione stradale con particolare attenzione agli impianti speciali per la visualizzazione notturna degli attraversamenti a raso;
- Ø la definizione della segnaletica orizzontale e verticale;
- Ø le protezioni delle utenze deboli (spartitraffico, delineatori di corsia, ecc.);
- Ø l'arredo (rastrelliere per la sosta dei velocipedi, panchine, zone d'ombra, fontanelle d'acqua potabile, ecc.).

Particolare attenzione dovrà essere riservata alle intersezioni a raso; per tale motivo nell'abaco delle intersezioni sono state fornite indicazioni utili ad orientare le scelte riguardanti almeno quelle più importanti, là dove sono potenzialmente maggiori i conflitti tra flussi veicolari e flussi ciclo-pedonali.

Nell'abaco delle sezioni sono state inserite le schede relative alle sezioni tipo, con le relative prescrizioni, per:

- pista ciclabile in sede propria;
- percorso ciclo-pedonale in sede propria;
- percorso promiscuo su strada poderale.

Connotazione Nodi

I nodi della rete viaria, corrispondenti alle intersezioni più importanti, sono stati classificati sulla base delle seguenti tipologie:

- Nodo extraurbano;
- Nodo porta;
- Nodo urbano.

Il nodo extraurbano (E) connette archi di rete extraurbana ed è deputato allo smaltimento di elevati flussi veicolari in condizioni di sicurezza; garantendo al contempo livelli essenziali di sicurezza per i flussi ciclo-pedonali.

Tale nodo è da configurarsi, a seconda dei casi, con intersezione a livelli sfalzati o con rotatoria caratterizzata da isola centrale non sormontabile e da isole triangolari spartitraffico; le elevate dimensioni del diametro per l'isola centrale ($D > 40$ m) favoriscono la velocità e il deflusso di elevati carichi veicolari.

Il nodo porta (P) segna il passaggio dal territorio extraurbano caratterizzato essenzialmente da traffico di tipo veicolare all'ambito urbano nel quale le esigenze di circolazione dei pedoni e dei ciclisti sono prevalenti.

Tale nodo dovrà consentire la coesistenza di un elevato flusso veicolare di attraversamento con i flussi ciclo-pedonali in condizioni di sicurezza fornendo la percezione chiara e inconfondibile dell'ingresso in un ambiente urbano.

Tale nodo è da risolversi mediante rotatoria compatta con isola centrale parzialmente sormontabile; le dimensioni del diametro ($25\text{ m} < D < 40\text{ m}$), permettono sia il deflusso di intensi carichi veicolari che l'uso dell'intersezione da parte dei pedoni in condizioni di sicurezza.

Il nodo urbano primario (U) connette archi di rete urbana e deve consentire la coesistenza in condizioni di sicurezza di elevati flussi veicolari di attraversamento con i flussi ciclo-pedonali, fornendo una percezione chiara dell'ambiente urbano.

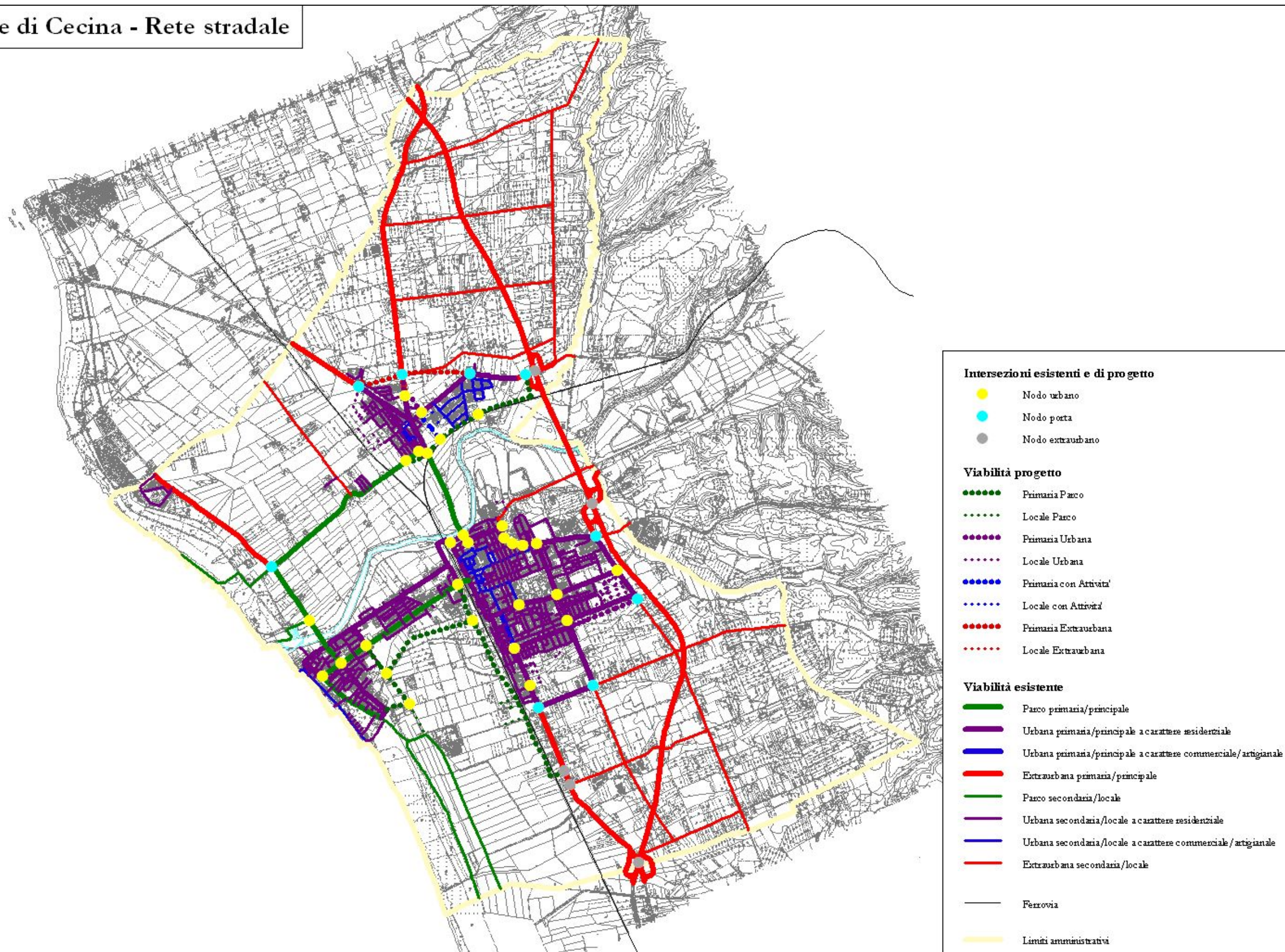
L'intersezione è da risolversi mediante una mini rotatoria ($D < 25\text{ m}$) con isola centrale sormontabile in modo da favorire il rallentamento dei veicoli e la connotazione anche per mezzo di adeguata segnaletica di un ambiente nel quale il comportamento alla guida deve essere prudente e attento alle utenze deboli.

Nella classificazione della rete stradale veicolare e nelle schede relative alle sezioni tipo nelle pagine che seguono sono state adottate le categorie descritte nella legenda

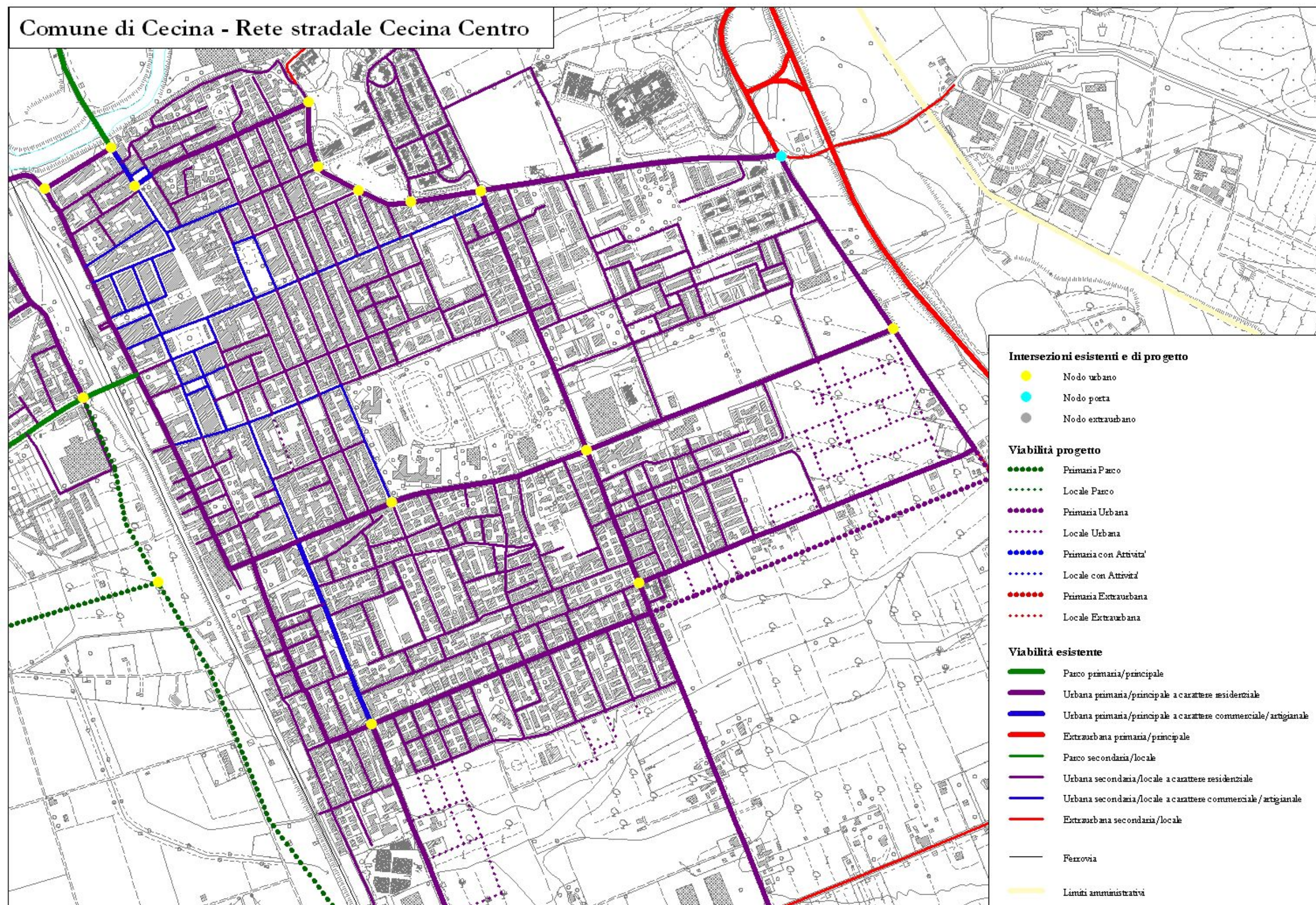
LEGENDA

CODICE	DENOMINAZIONE TIPO
Aa	Strada parco primaria/principale
Ba	Strada parco secondaria/locale
Ab	Strada urbana primaria/principale a carattere residenziale
Bb	Strada urbana secondaria/locale a carattere residenziale
Ac	Strada urbana primaria/principale a carattere commerciale/artigianale
Bc	Strada urbana secondaria/locale a carattere commerciale/artigianale
Ae	Strada extraurbana primaria/principale
Be	Strada extraurbana secondaria/locale
E	Nodo extraurbano
P	Nodo porta
U	Nodo urbano

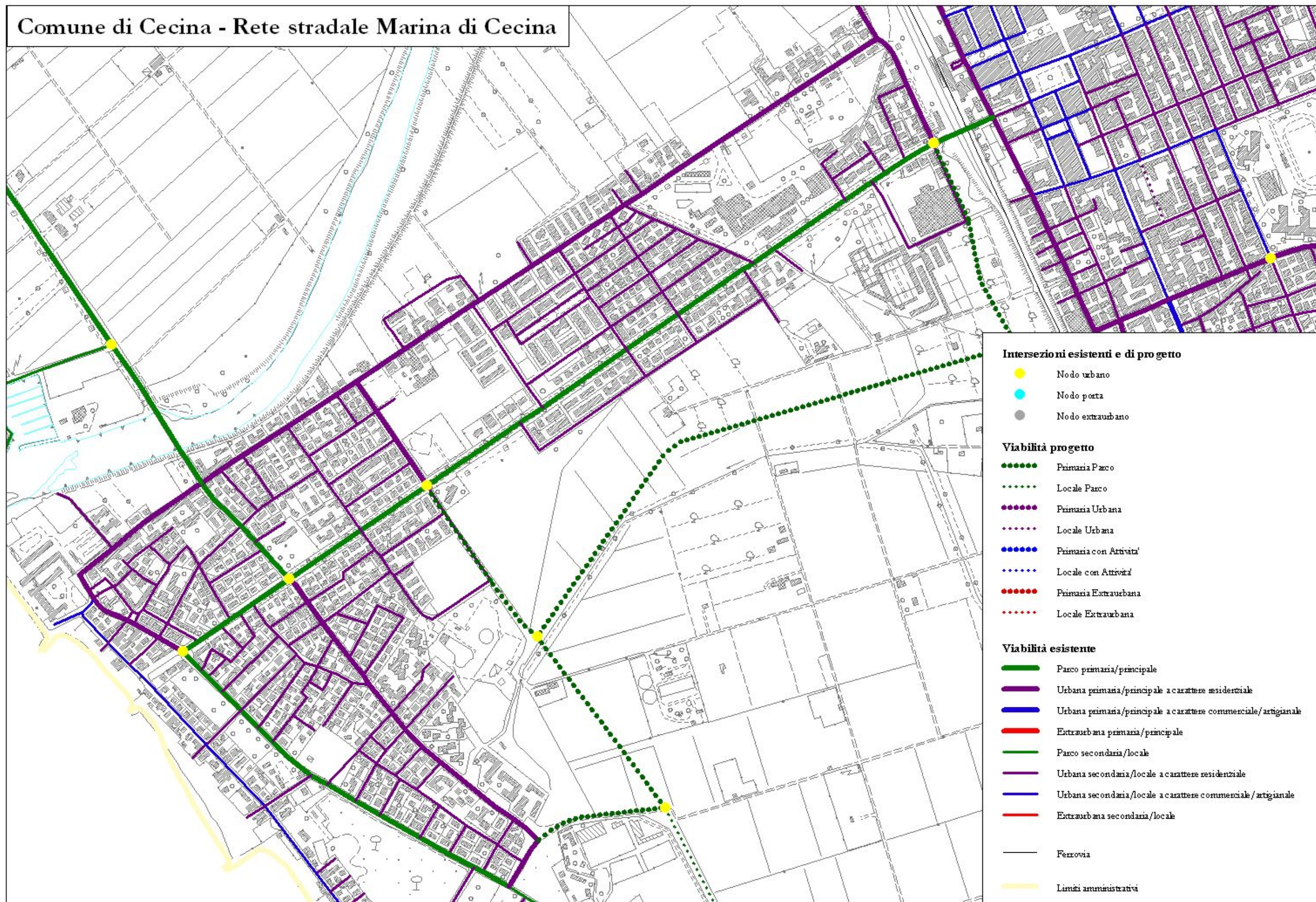
Comune di Cecina - Rete stradale



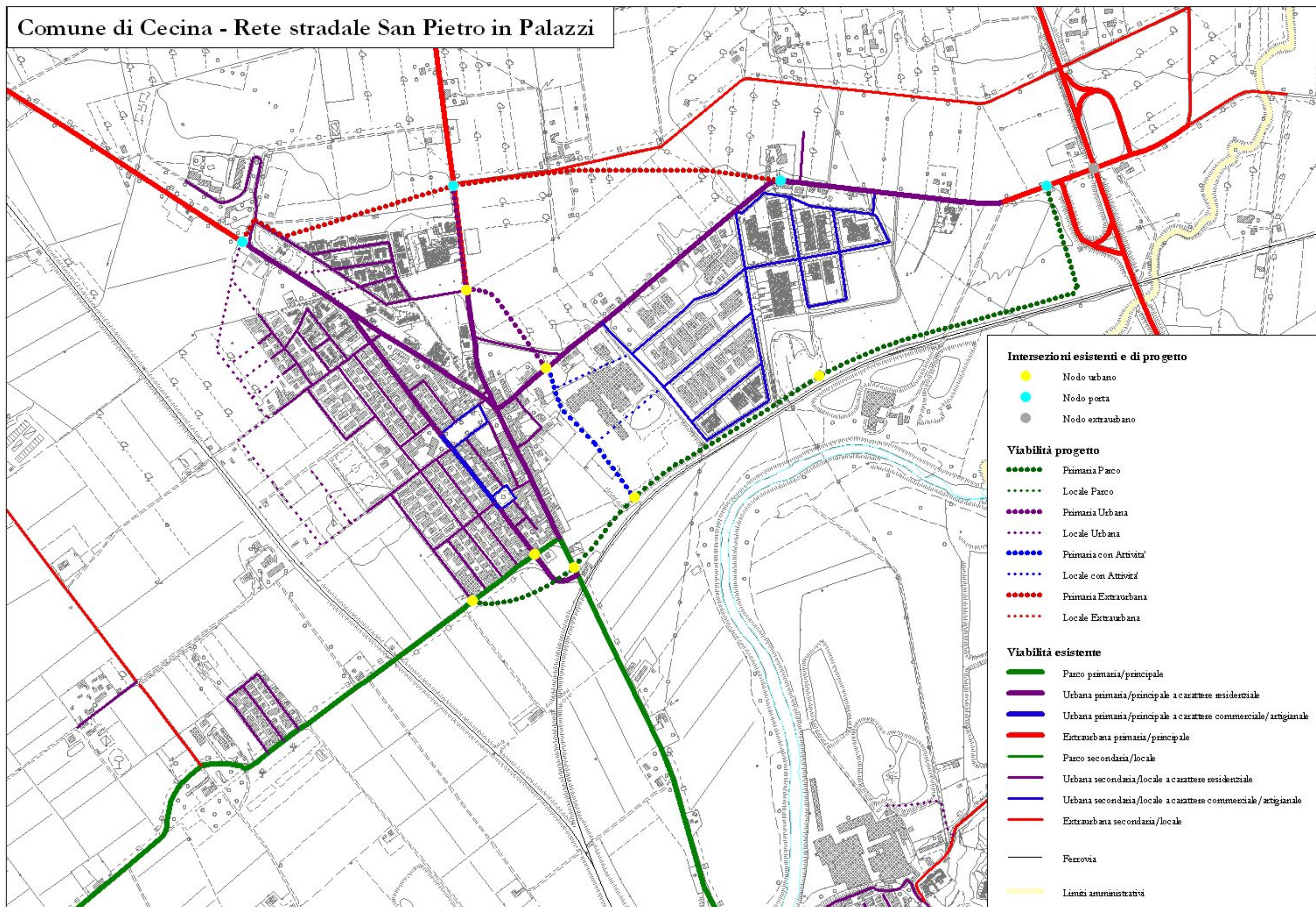
Comune di Cecina - Rete stradale Cecina Centro



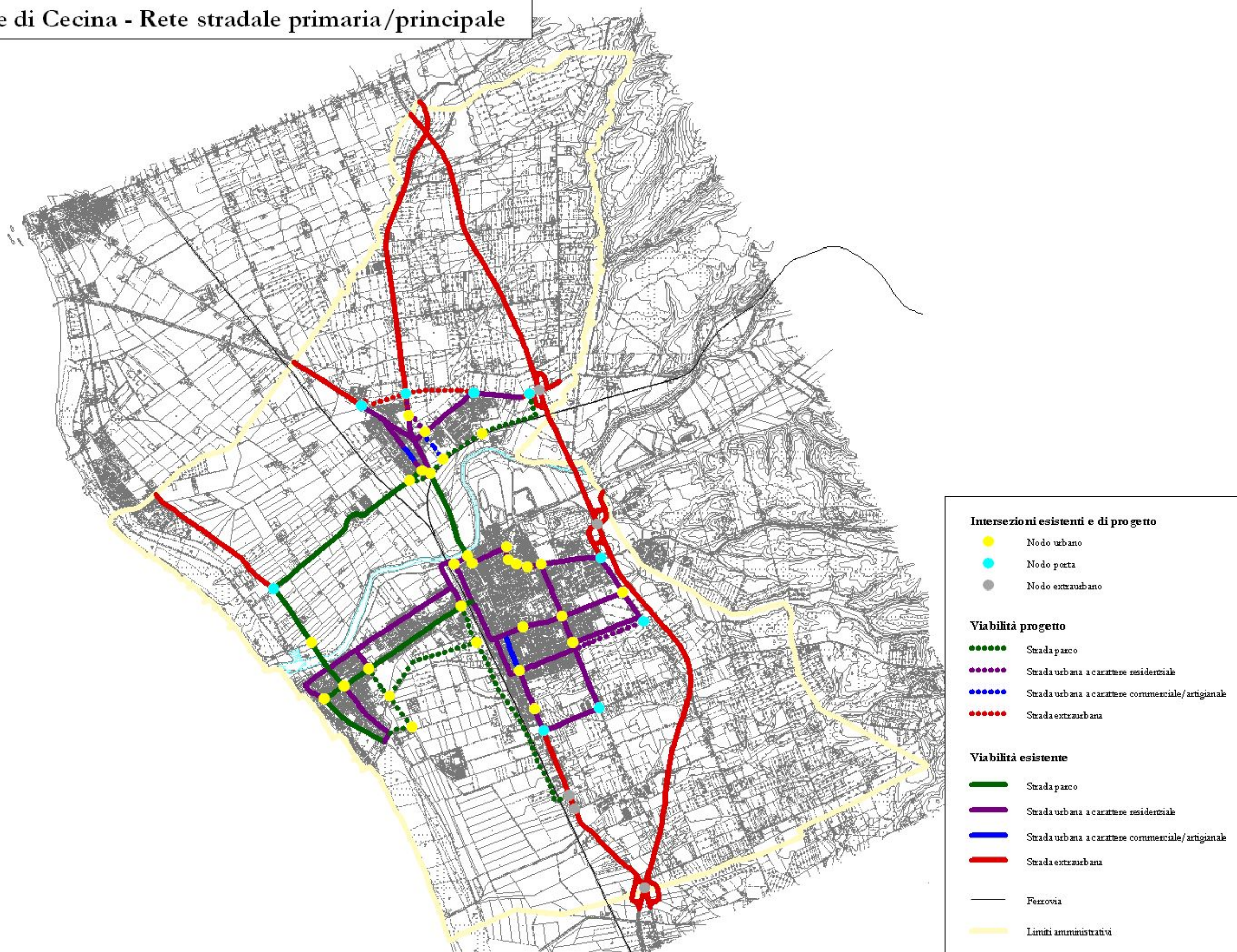
Comune di Cecina - Rete stradale Marina di Cecina



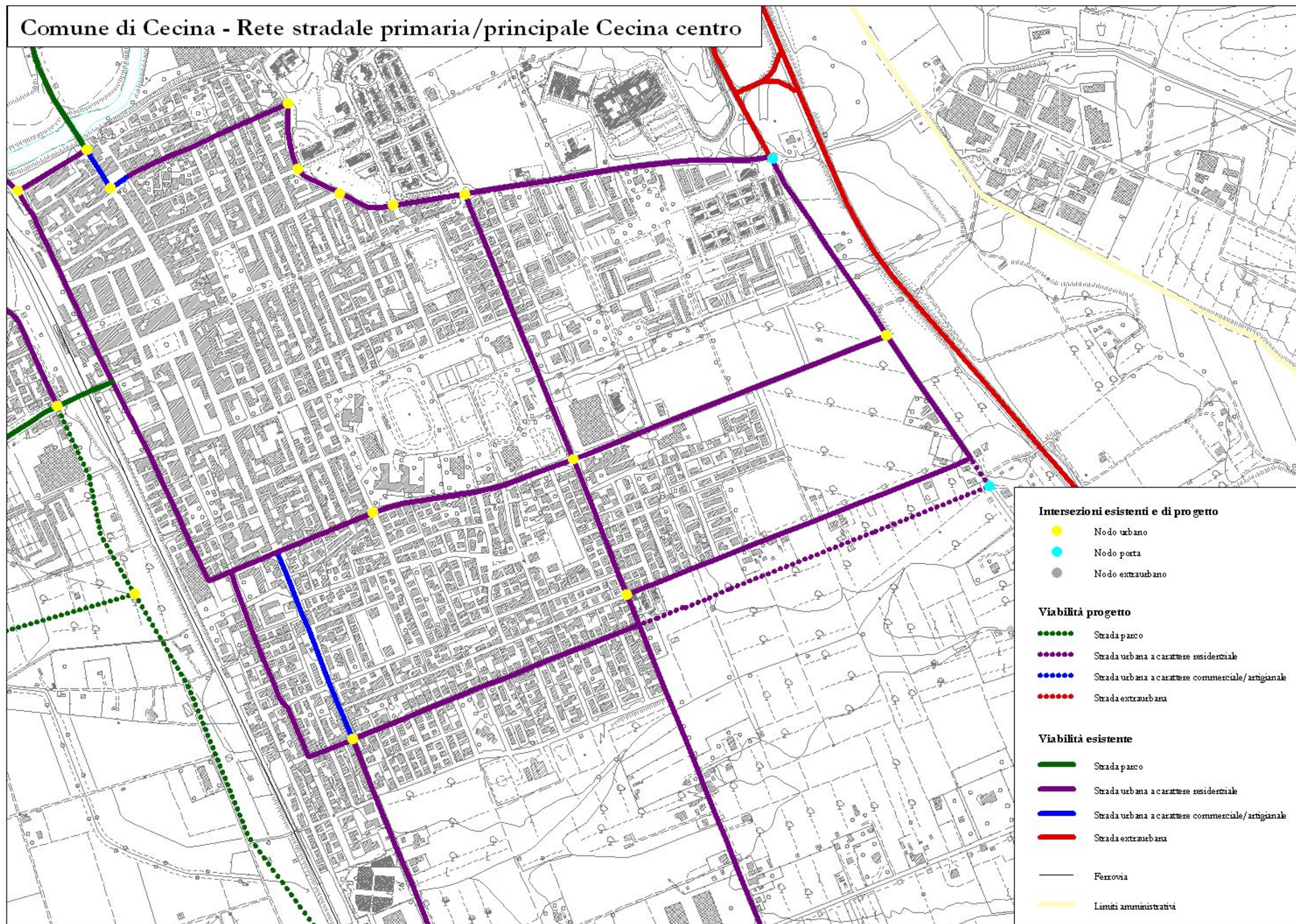
Comune di Cecina - Rete stradale San Pietro in Palazzi



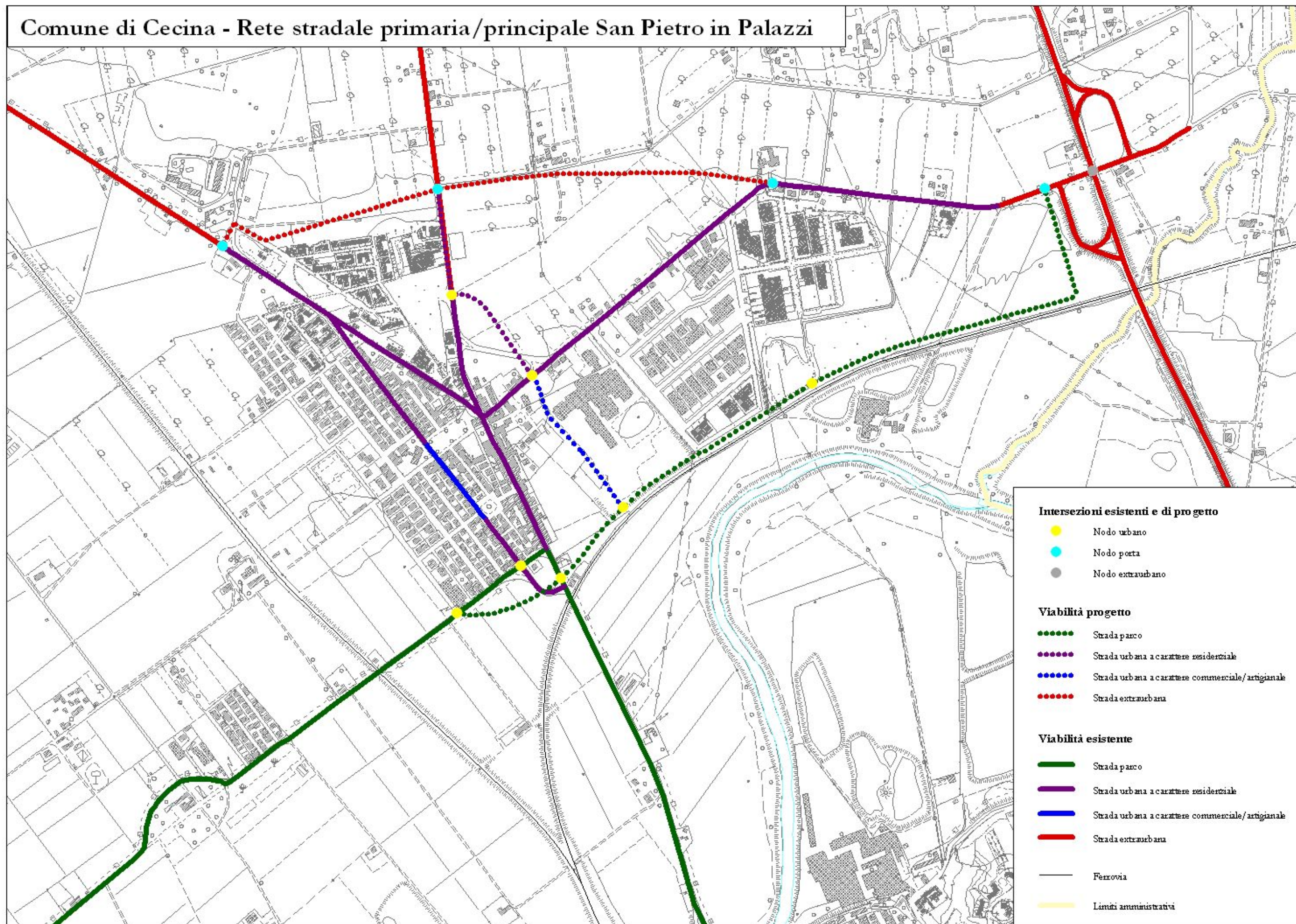
Comune di Cecina - Rete stradale primaria/principale



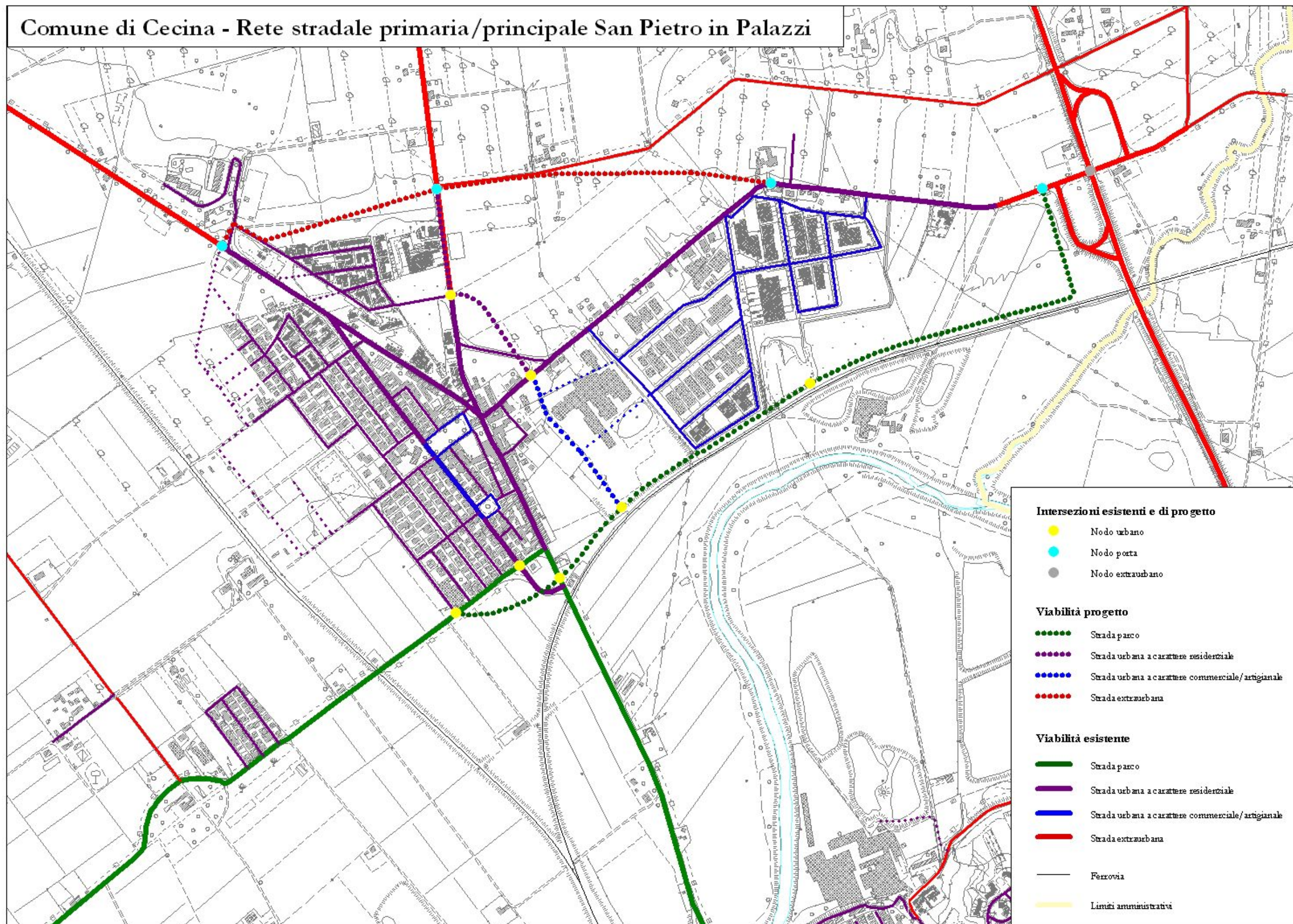
Comune di Cecina - Rete stradale primaria/principale Cecina centro



Comune di Cecina - Rete stradale primaria/principale San Pietro in Palazzi



Comune di Cecina - Rete stradale primaria/principale San Pietro in Palazzi



Comune di Cecina - Rete itinerari mobilità debole

Itinerari di progetto

- Pista ciclabile in sede propria/riservata
- Percorso ciclo-pedonale in sede propria
- Percorso promiscuo su strada urbana
- Percorso promiscuo su strada podereale
- Percorso in isola pedonale

Itinerari esistenti

- Pista ciclabile in sede propria/riservata
- Percorso ciclo-pedonale in sede propria
- Percorso promiscuo su strada urbana
- Percorso in isola pedonale

Area interessata da regolamentazione a Z.T.L. e individuazione zone pedonali

Isola pedonale esistente

Limiti amministrativi

Quadro sinottico tipologie strade e intersezioni

Comune di Cecina - Regolamento Urbanistico

CARATTERISTICHE DELLA RETE STRADALE - MOBILITA' VEICOLARE

			FUNZIONE STRADA	
			A	B
denominazione			PRIMARIA/PRINCIPALE	SECONDARIA/LOCALE
RUOLO	a	STRADA PARCO	Aa	Ba
	b	STRADA URBANA A CARATTERE RESIDENZIALE	Ab	Bb
	c	STRADA URBANA A CARATTERE COMMERCIALE/ARTIGIANALE	Ac	Bc
	e	STRADA EXTRAURBANA	Ae	Be

ABACO DELLE STRADE E DELLE INTERSEZIONI

C O D	DESCRIZIONE	OBIETTIVI	DESTINAZIONI D'USO	INTERVENTI AMMESSI	PRESCRIZIONI SPECIFICHE
Aa	Strada parco primaria/principale - Codice: Aa. Classificazione Nuovo Codice della Strada: Urbana di Quartiere E.	Consentire la coesistenza di un elevato flusso veicolare di attraversamento, in condizioni di sicurezza, con i flussi ciclo-pedonali, permettendo una fruizione e una valorizzazione del contesto ambientale.	Strada parco accessibile ai veicoli con adeguata calmierazione della velocità. Protezione obbligatoria per pedoni e biciclette tramite l'adozione di piste ciclabili e pedonali in sede propria	Accessi in fregio. Sosta veicoli solo in aree attrezzate con apposita corsia di manovra esterna alla carreggiata.	Vedi scheda.
Ba	Strada parco secondaria/locale - Codice: Ba Classificazione Nuovo Codice della Strada: Locale extraurbana F2.	Garantire l'accessibilità locale e terminale alle aree ambientalmente pregiate, con adeguati livelli di sicurezza per tutti i flussi di traffico, con particolare riguardo ai pedoni.	Strada parco accessibile ai veicoli con adeguata calmierazione della velocità. Protezione obbligatoria per pedoni e biciclette tramite l'adozione di piste ciclabili e pedonali in sede propria.	Accessi in fregio. Sosta veicoli solo in aree attrezzate con apposita corsia di manovra esterna alla carreggiata.	Vedi scheda.
Ab	Strada urbana primaria/principale a carattere residenziale - Codice: Ab. Classificazione Nuovo Codice della Strada: Urbana di quartiere E.	Consentire lo smaltimento di un elevato flusso veicolare garantendo comunque condizioni di adeguata sicurezza ai flussi ciclo-pedonali in fregio.	Strada urbana accessibile ai veicoli e con protezione per pedoni, attrezzata con pista ciclabile in sede propria protetta. Dotata di corsie di adeguata sezione e di buona illuminazione.	Accessi in fregio con esclusione delle svolte a sinistra. Sosta veicoli solo in aree attrezzate con apposita corsia di manovra esterna alla carreggiata.	Vedi scheda.
Bb	Strada urbana secondaria/locale a carattere residenziale - Codice: Bb. Classificazione Nuovo Codice della Strada: Locale urbana F	Garantire l'accessibilità locale e terminale alle aree residenziali urbane riservando, in condizioni di sicurezza, adeguati spazi sia alla circolazione ciclo-pedonale che alla sosta.	Strada urbana accessibile ai veicoli con calmierazione della velocità. Adeguata sezione stradale per circolazione ciclo-pedonale.	Accessi in fregio. Sosta veicoli.	Vedi scheda.

C O D	DESCRIZIONE	OBIETTIVI	DESTINAZIONI D'USO	INTERVENTI AMMESSI	PRESCRIZIONI SPECIFICHE
Ac	Strada urbana primaria/principale a carattere commerciale/artigianale - Codice: Ac. Classificazione Nuovo Codice della Strada: Urbana di quartiere E.	Consentire flussi di attraversamento con un adeguato livello di servizio per la circolazione veicolare, garantendo comunque un' elevata protezione dei flussi ciclo-pedonali.	Strada urbana con attività commerciali accessibile ai veicoli dotata di corsie di adeguata sezione e illuminazione. Protezione obbligatoria per pedoni e biciclette tramite l'adozione di piste ciclabili e pedonali in sede propria.	Accessi in fregio. Sosta veicoli.	Vedi scheda.
Bc	Strada urbana secondaria/locale a carattere commerciale/artigianale - Codice: Bc. Classificazione Nuovo Codice della Strada: Locale urbana F.	Garantire l'accessibilità locale e terminale alle aree commerciali e artigianali urbane riservando in condizioni di sicurezza, adeguati spazi sia alla circolazione ciclo-pedonale che alla sosta.	Strada urbana con attività commerciali accessibile ai veicoli con protezione per pedoni e biciclette. Dotata di corsie di sezione ridotta e di adeguata illuminazione.	Accessi in fregio Sosta veicoli.	Vedi scheda.
Ae	Strada extraurbana primaria/principale - Codice: Ae. Classificazione Nuovo Codice della Strada: Extraurbana secondaria C1	Consentire lo smaltimento di traffici veicolari di attraversamento garantendo comunque la sicurezza con adeguati spazi dedicati ai flussi ciclo-pedonali.	Strada extraurbana accessibile principalmente ai veicoli.	Accessi in fregio.	Vedi scheda.
Be	Strada extraurbana secondaria/locale - Codice: Be. Classificazione Nuovo Codice della Strada: Extraurbana secondaria C2.	Garantire l'accessibilità locale e terminale alle extraurbane a bassissima densità, con condizioni minime di sicurezza per la circolazione ciclo-pedonale.	Strada extraurbana accessibile a tutti i veicoli. Carreggiata di ridotta sezione.	Accessi in fregio. Sosta veicoli in apposite piazzole di sosta.	Vedi scheda.

C O D	DESCRIZIONE	OBIETTIVI	DESTINAZIONI D'USO	INTERVENTI AMMESSI	PRESCRIZIONI SPECIFICHE
E	Nodo extraurbano – Codice E. Intersezione risolta con livelli sfalzati o rotatorie di grandi dimensioni.	Consentire lo smaltimento di elevati flussi veicolari in condizioni di sicurezza garantendo anche livelli essenziali di sicurezza per i flussi ciclo-pedonali.	Svincoli autostradali a livelli sfalzati. Intersezione in ambito extraurbano atta a smistare intensi flussi veicolari in condizioni di sicurezza, risolta con rotonda con isola non sormontabile e con isole triangolari spartitraffico.	-	Vedi scheda.
P	Nodo porta – Codice P Intersezione di transizione tra il territorio extraurbano e l'ambito urbano da risolvere preferibilmente con rotatoria compatta e con adeguate protezioni per i flussi ciclo-pedonali.	Consentire la coesistenza, in condizioni di sicurezza, di un elevato flusso veicolare di attraversamento con i flussi ciclo-pedonali fornendo una percezione chiara dell'ambiente urbano.	Intersezione atta a smistare intensi flussi veicolari in condizioni di sicurezza con interventi di protezione per pedoni e biciclette. Rotatoria compatta con isola centrale parzialmente sormontabile.	-	Vedi scheda.
U	Nodo urbano – Codice U. Intersezione in ambito urbano – mini rotatoria, intersezione rialzata, incrocio con stop o precedenza.	Consentire la coesistenza, in condizioni di sicurezza, di flussi veicolari urbani con quelli ciclo-pedonali.	Intersezione atta a smistare i flussi veicolari urbani in condizioni di sicurezza con interventi di protezione per pedoni e biciclette. Mini rotatoria con isola centrale sormontabile, intersezione rialzata con restringimenti, intersezione in ambito urbano – incrocio con stop o precedenza.	-	Vedi scheda.