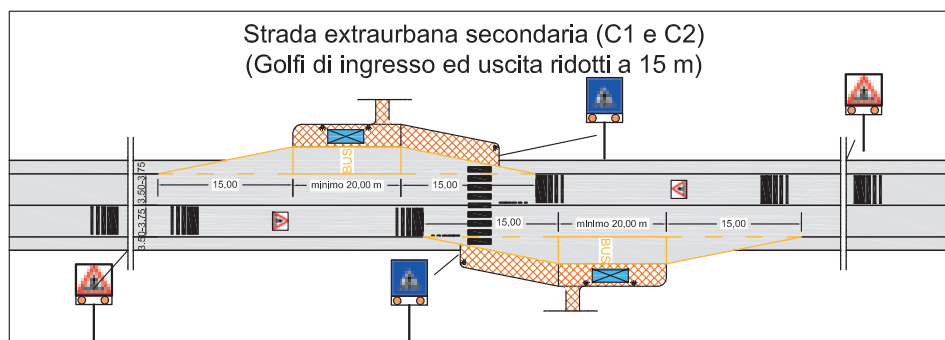




INNOVAZIONE E TERRITORIO
SETTORE TRASPORTI PUBBLICI

Via Milano, 13
25126 Brescia
Tel 030/37494361
Fax 030/3749626
C.F. 80008750178

RACCOMANDAZIONI E PROCEDURE PER LA REALIZZAZIONE E LA MODIFICA DELLE FERMATE E DEI PERCORSI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE



Schema raccomandato per l'organizzazione delle fermate del Trasporto Pubblico Locale su gomma per classe funzionale stradale

ALLEGATO n°	EXTR-2
AMBITO	EXTRAURBANO
CLASSE FUNZIONALE DELLA STRADA	C - SECONDARIA

Per quanto riguarda la segnaletica orizzontale da adottare per evidenziare la presenza dell'attraversamento pedonale, si raccomanda l'utilizzo di:

- segnaletica di rallentamento ad effetto ottico, acustico o vibratorio, costituita da bande trasversali ovvero ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione stradale (art. 179 del Reg.);
- una striscia di separazione dei sensi di marcia continua in prossimità dell'attraversamento pedonale che vieti il sorpasso (art. 139 del Reg.);
- un segnale di pericolo "attraversamento pedonale" realizzato in colato plastico sulla pavimentazione stradale ad adeguata distanza dall'attraversamento pedonale.

2.6. Fermate poste lungo le strade extraurbane locali (tipo F)

Per le strade extraurbane locali le caratteristiche del traffico consentono di massima l'adozione delle tipologie di fermate rappresentate negli allegati EXTR-3 ed EXTR-4, che prevedono la fermata dell'autobus di linea in carreggiata. In caso contrario la fermata dovrà essere prevista esternamente alla carreggiata e valgono le raccomandazioni di cui al punto 2.5.

La tipologia EXTR-3 prevede la realizzazione di due fermate posticipate (una per senso di marcia), poste nella carreggiata ed individuate con la consueta segnaletica prevista dall'art 151 del Reg. È necessario inoltre un marciapiede di larghezza pari ad almeno 1,50 m, adeguatamente illuminato e raccordato con la rete pedonale esistente.

In presenza di una pista ciclabile (allegato EXTR-4), si raccomanda la prosecuzione della stessa, con la sopraelevazione del piano ciclabile a quota marciapiede mediante degli scivoli di raccordo e la predisposizione di accorgimenti utili al

miglioramento della percepibilità da parte dei ciclisti e dei pedoni della zona di promiscuità.

La segnaletica orizzontale e verticale da adottare per evidenziare la presenza dell'attraversamento pedonale è analoga a quella indicata per le strade extraurbane secondarie.