

4. FERMATE IN PROSSIMITÀ DI INTERSEZIONI CON CIRCOLAZIONE ROTATORIA

Nel caso di fermate in prossimità di intersezioni con circolazione rotatoria, la tipologia di fermata da adottare si differenzia in relazione al contesto ambientale (urbano o extraurbano) e al volume di traffico che interessa le strade convergenti nella rotatoria. Le linee guida regionali per la progettazione delle "zone di intersezione" contengono delle indicazioni sulla localizzazione e sulle caratteristiche delle fermate degli autobus in prossimità delle rotatorie.

Per le rotatorie extraurbane la fermata dovrà essere realizzata opzionalmente:

- nella corsia d'entrata, 20 m a monte dell'attraversamento pedonale previsto in corrispondenza dell'isola separatrice, con apposita piazzola riservata (Allegato ROT-1);
- nella corsia d'uscita, subito dopo l'attraversamento pedonale, con apposita piazzola riservata (Allegato ROT-1).

In ambito urbano, se il traffico non è particolarmente elevato e il mezzo pubblico non effettua fermate eccessivamente lunghe, la fermata potrà essere realizzata in carreggiata, nel ramo in ingresso alla rotatoria, ad una distanza di 1 m dall'attraversamento pedonale (allegato ROT-2), situato in corrispondenza dell'isola separatrice. Tale soluzione è però da escludere in presenza di strade in ingresso alla rotatoria a due corsie (comunque sconsigliate nelle rotatorie urbane), in quanto è necessario evitare che i veicoli sorpassino il mezzo pubblico fermo mentre i pedoni attraversano la strada. Inoltre in ambito urbano è consentito realizzare piazzole di fermata lungo le corsie di ingresso alla rotatoria con accesso diretto all'anello giratorio (Allegato ROT-3). In questo caso è necessario realizzare la piazzola ad una quota di circa 3 cm al di sopra del piano stradale ed utilizzare materiali differenti rispetto a quelli della piattaforma stradale (autobloccanti, pavè, ...) ovvero un rivestimento che presenti contrasto sia di giorno che di notte rispetto alla pavimentazione della corsia veicolare di ingresso e dell'anello. Questa soluzione presenta il vantaggio di favorire l'ingresso in rotatoria dell'autobus, riducendo i tempi di attesa per il reinserimento nel flusso veicolare e di accesso nell'anello giratorio (code). Tuttavia la non corretta realizzazione della piazzola può comportarne l'uso improprio da parte dei veicoli privati, che possono percepirla come supplementare corsia di ingresso in rotatoria.

