



Decreto 20 settembre 2004 n.118

REPUBBLICA DI SAN MARINO

Opere e dispositivi per la moderazione del traffico

Noi Capitani Reggenti

la Serenissima Repubblica di San Marino

Vista la delibera del Congresso di Stato in data 26 agosto 2004 n.18;

Valendo Ci delle Nostre Facoltà,

Decretiamo, promulghiamo e mandiamo a pubblicare:

CAPO I

Premessa e definizioni

Art. 1

Il presente decreto disciplina il ricorso ad opere e dispositivi, fissi o mobili, permanenti o precari, atti alla moderazione del traffico sulle strade urbane ed extraurbane con limite di velocità pari o inferiore ai 50 Km/h.

Art. 2

Isole ambientali

Si definiscono isole ambientali quegli ambiti urbani serviti prevalentemente da strade locali, all'interno o ai bordi della maglia della viabilità principale, finalizzati al recupero della vivibilità degli spazi urbani.

Nelle isole ambientali di cui al superiore comma il controllo della circolazione e della velocità può essere realizzato attraverso:

- le zone a traffico limitato (z.t.l.), che limitano il numero dei mezzi in circolazione in una determinata area;
- le zone 30, che impongono un limite di velocità pari a 30 km/h per il tratto di strada in corrispondenza di una determinata area;
- le aree pedonali destinate al solo transito pedonale e quindi dirette alla tutela dei luoghi centrali come le piazze o i borghi antichi.

Le z.t.l. e le zone 30, appositamente individuate con decreto reggenziale riportante planimetrie in scala adeguata, possono essere soggette ai sistemi di rallentamento del traffico di cui al successivo Capo II.

CAPO II

Art. 3

Opere e dispositivi per la moderazione del traffico

Gli elementi per la moderazione del traffico sono costituiti da quegli interventi che inducono gli utenti a moderare la velocità ed in generale ad adottare comportamenti di guida più consoni al rispetto della sicurezza stradale.

Art. 4

Bande trasversali ad effetto ottico e ad effetto acustico o vibratorio

Su tutte le strade, comprese quelle, in deroga all'art.1, su cui vige il limite di 70 km/h, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, è possibile adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione.

I sistemi di rallentamento ad effetto ottico sono realizzati mediante applicazione in serie di almeno 4 strisce bianche rifrangenti con larghezza crescente nel senso di marcia e di stanziamento decrescente. La prima striscia deve avere una larghezza di 20 cm, le successive con incremento di almeno 10 cm di larghezza.

I sistemi di rallentamento ad effetto acustico sono realizzati mediante irruvidimento della pavimentazione stradale ottenuta con la scarificazione o incisione superficiale della stessa o con l'applicazione di strati sottili di materiale in rilievo in aderenza, eventualmente integrato con dispositivi rifrangenti. Tali dispositivi possono anche determinare effetti vibratorii di limitata intensità.

Art. 5

Dossi artificiali prefabbricati

I dossi artificiali prefabbricati possono essere messi in opera sulle strade di cui all'art. 1, con esclusione delle strade di tipo "a" di cui alla Legge 29 gennaio 1992 n. 7 "Piano Regolatore Generale (P.R.G.) e relative norme di attuazione", per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato.

Si definiscono dossi artificiali prefabbricati gli elementi modulari in rilievo realizzati in gomma o materiale plastico.

In funzione dei limiti di velocità vigenti sulla strada interessata, i dossi di cui al superiore comma hanno le seguenti dimensioni:

- a. per i limiti di velocità pari od inferiore a 50 km/h, larghezza non inferiore a 60 cm e altezza non superiore a 3 cm;
- b. per i limiti di velocità pari od inferiori a 40 km/h, larghezza non inferiore a 90 cm e altezza non superiore a 5 cm;
- c. per i limiti di velocità pari od inferiori a 30 Km/h, larghezza non inferiore a 120 cm e altezza non superiore a 7 cm.

Nelle installazioni in serie la distanza tra i rallentatori deve essere compresa tra 20 e 100 mt. a seconda della sezione adottata.

L'installazione di nuovi dossi artificiali prefabbricati deve essere obbligatoriamente resa nota ai servizi di soccorso o di pronto intervento.

Art. 6

Dossi artificiali in opera

I dossi artificiali in opera possono essere realizzati sulle strade di cui all'art.1, con esclusione delle strade di tipo "a" di cui alla Legge 29 gennaio 1992 n. 7 "Piano Regolatore Generale (P.R.G.) e relative norme di attuazione", per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato.

I dossi artificiali in opera sono costituiti in conglomerato bitumoso o cementizio ed hanno le seguenti dimensioni:

- lunghezza della rampa ascendente non inferiore a 2,0 m;
- lunghezza del tratto orizzontale non inferiore a 3,0 m;
- lunghezza della rampa discendente non inferiore a 2,0 m;
- altezza del dosso non superiore a 15,0 cm.

Deroghe alle dimensioni planimetriche possono essere adottate qualora non esistano gli spazi necessari alla regolare costruzione del dosso, ferma restando la stessa proporzione fra lunghezza ed altezza delle rampe.

L'innalzamento della pavimentazione stradale per la realizzazione dei dossi artificiali in opera deve essere realizzato prevalentemente in zone con particolari problematiche come le intersezioni o in prossimità di passaggi pedonali.

L'installazione di nuovi dossi artificiali in opera deve essere obbligatoriamente resa nota ai servizi di soccorso o di pronto intervento.

Art.7

Segnalazione dei dossi artificiali

I dossi artificiali sono evidenziati mediante zebature gialle e nere parallele alla direzione di marcia, di larghezza uguale sia per i segni che per gli intervalli, visibili sia di giorno che di notte. Nel caso di progetti di arredo urbano, l'evidenziazione dei dossi può essere realizzata, anziché con zebature gialle e nere, con materiali e colori che creino accostamenti cromatici in accordo con la simbologia della sicurezza stradale.

Il presegnalammento è costituito dal segnale di "limite massimo di velocità" con un valore compreso tra 50 e 30 unitamente al segnale di "dosso" di formato ridotto, posto almeno 20 m prima.

Una serie di rallentatori deve essere indicata mediante analoghi segnali e pannello integrativo con la parola "serie" oppure "n° ? Rallentatori".

Art. 8

Attraversamenti pedonali

Si definiscono attraversamenti pedonali le infrastrutture realizzate per dare continuità ai percorsi pedonali sulle intersezioni e per consentire l'attraversamento delle carreggiate stradali nel rispetto delle condizioni di sicurezza sulle strade di cui all'articolo 1.

Gli attraversamenti possono essere:

- a raso non semaforizzati;
- a raso semaforizzati;
- rialzati su dossi artificiali in opera.

La scelta del tipo di attraversamento va effettuata in base alla pericolosità riscontrata dalle statistiche degli incidenti avvenuti sul tratto in esame, tenendo conto delle limitazioni già introdotte ai precedenti articoli.

Gli attraversamenti a raso non semaforizzati hanno le seguenti caratteristiche:

- sono evidenziati sulla carreggiata mediante zebraure con strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli, di lunghezza pari a 2,50 m;
- la larghezza delle strisce e degli intervalli è di 50 cm.

Particolari deroghe nella scelta dei materiali da adottare per la creazione delle zebraure bianche possono essere concesse per la realizzazione di attraversamenti che si inseriscano in progetti di arredo urbano nel qual caso l'evidenziazione è realizzata con materiali idonei alle esigenze della sicurezza stradale.

È altresì possibile prevedere l'ulteriore evidenziazione dell'attraversamento pedonale attraverso la colorazione del tratto di manto stradale che precede l'attraversamento stesso con vernici visibili anche di notte, nonché l'uso di segnalatori ottici posti sull'asfalto e/o di portali metallici che sostengano il segnale di attraversamento pedonale, anche illuminato ed illuminante l'attraversamento stesso.

Gli attraversamenti a raso semaforizzati possiedono le stesse caratteristiche di quelli non semaforizzati e sono preceduti da una lanterna semaforica posta a distanza di sicurezza che arresta il traffico, su comando del pedone che intenda attraversare, per tutto il tempo utile all'attraversamento dell'intera carreggiata.

Gli attraversamenti rialzati possiedono le stesse caratteristiche di quelli a raso non semaforizzati e sono posti al di sopra di dossi artificiali in opera.

Sulle strade extraurbane gli attraversamenti devono essere presegnalati dal segnale di "attraversamento pedonale", posto almeno 150 m prima.

Una serie di attraversamenti deve essere indicata mediante analoghi segnali e pannello integrativo con la parola "serie" oppure "n° ?? attraversamenti".

Art. 9

Chicane

Si definisce chicane la realizzazione in lunghi rettili o in prossimità di luoghi particolarmente affollati di opportuno disassamento delle corsie rispetto all'asse stradale, al fine di indurre un rallentamento di tutti i veicoli e quindi di aumentare le condizioni di sicurezza della strada.

Art. 10

Isole salvagente

Le isole salvagente possono essere:

- a raso;
- rialzate.

Sono isole salvagente a raso quelle realizzate mediante strisce di colore bianco.

Sono isole salvagente rialzate quelle di tipo permanente o rimovibile, realizzate mediante getto di calcestruzzo, pietra da taglio o altro materiale prefabbricato. I cigli possono essere del tipo a barriera o del tipo sormontabile.

Le isole salvagente devono avere preferibilmente una larghezza di 2,00 m, garantendo comunque una larghezza minima di 1,20 e devono inoltre essere interrotte in corrispondenza delle strisce pedonali zebrate per una larghezza pari a quella del passaggio pedonale, onde permettere ai pedoni l'attraversamento a livello della pavimentazione stradale.

L'isola salvagente può essere utilizzata come elemento per la moderazione del traffico, singolarmente o in abbinamento ad altre opere o dispositivi, sulle strade di cui all'art. 1, con esclusione delle strade di tipo "a" di cui alla Legge 29 gennaio 1992 n 7 "Piano Regolatore Generale (P.R.G.) e relative norme di attuazione".

Art. 11

Dispositivi per la segnalazione della velocità

Sono dispositivi per la segnalazione della velocità ai conducenti gli apparecchi elettronici dotati di rilevatore e display per la visualizzazione ai conducenti su strada.

Il dispositivo, comunicando la velocità di marcia ai conducenti, induce coloro che superano i limiti a ridurre la velocità entro i termini consentiti dalla legge.

L'apparecchiatura elettronica consente di calcolare opportune statistiche sulle velocità sostenute su un particolare tratto stradale, fornendo utili dati all'Ente gestore della strada e alle Forze di Polizia.

Il dispositivo di cui ai commi precedenti può essere messo in opera su tutte le strade, comprese quelle, in deroga all'art. 1, su cui vige il limite di 70 km/h.

Art. 12

Lanterne semaforiche tarate

Si definiscono lanterne semaforiche tarate i dispositivi atti ad arrestare con accensione della luce rossa il conducente del mezzo che superi la velocità impostata come valore massimo alla lanterna stessa e coincidente con il limite di velocità su un determinato tratto stradale.

I dispositivi di cui al comma precedente può essere messo in opera su tutte le strade, comprese quelle, in deroga all'art.1, su cui vige il limite di 70 km/h.

Coloro che non ottemperano all'obbligo di arresto dato dalla lanterna semaforica tarata sono puniti con la sanzione prevista all'art. 5.3 della Legge 24 febbraio 1996 n. 24.

CAPO III

Norme finali

Art. 13

Gruppo di lavoro per la sicurezza stradale

È istituito il Gruppo di lavoro per la sicurezza stradale, formato dal Coordinatore del Dipartimento del Territorio, che lo presiede, dal Direttore dell'A.A.S.P., dai Dirigenti dell'Ufficio Progettazione, dell'Ufficio Registro Automezzi, dell'Ufficio Urbanistica e dai Comandanti delle Forze di Polizia. I componenti del Gruppo possono avvalersi del personale in forza presso i rispettivi Uffici e delegare un proprio dipendente a partecipare ai lavori del Gruppo in loro vece.

Il Gruppo ha il compito di curare l'istruzione delle richieste di installazione delle opere e dei dispositivi più opportuni alla moderazione del traffico, attivandosi:

- di propria iniziativa, anche sulla base delle relazioni e delle statistiche annuali delle Forze di Polizia;
- su proposta delle Giunte di Castello, le quali possono raccogliere e far proprie le istanze dei cittadini;
- in accoglimento di quanto previsto all'interno di progetti di iniziativa pubblica e privata convenzionata.

Il Gruppo ha inoltre la competenza di:

- svolgere una funzione consultiva e propositiva per quanto riguarda il tema della sicurezza stradale e della circolazione stradale in generale;
- proporre le modifiche al presente Decreto qualora se ne ravvisi la necessità.

Art. 14

Installazione delle opere e dei dispositivi

Il Congresso di Stato è competente a concedere ogni autorizzazione per l'installazione o la rimozione di un'opera o un dispositivo per la moderazione del traffico, determinandone il tipo e l'ubicazione, nonché ad autorizzare, in deroga all'art. 1, l'installazione dei sopra citati dispositivi e opere sulle strade su cui vige il limite di velocità di 70km/h qualora ne venga ravvisata la necessità.

Le autorizzazioni di cui al precedente comma potranno essere concesse dal Congresso di Stato previo espletamento della fase di istruzione delle richieste ad opera del Gruppo di lavoro per la sicurezza stradale di cui all'art.13.

Le opere ed i dispositivi per la moderazione del traffico sono posti in opera a cura dell'Azienda Autonoma di Stato di Produzione previo provvedimento del Congresso di Stato.

Le opere di cui al presente Decreto non sono soggette a concessione né ad autorizzazione, ai sensi dell'art. 159 della Legge 19 Luglio 1995 n. 87 "Testo Unico delle Legge Urbanistiche ed Edilizie".

Art. 15

Abrogazioni

Sono abrogati i Decreti Reggenziali 20 gennaio 1997 n. 10 e 16 gennaio 2001 n. 8.

Dato dalla Nostra Residenza, addì 20 settembre 2004/1704 d.F.R.

I CAPITANI REGGENTI

Paolo Bollini - Marino Riccardi

IL SEGRETARIO DI STATO

PER GLI AFFARI INTERNI

*Lo
ris
Fr
an
ci
ni*