

Esempi di zone di accumulo

In questo caso austriaco, non solo lo spartitraffico, ma la stessa zona di accumulo è distinta con una diversa pavimentazione (cubetti di porfido)



La protezione delle zone di accumulo serve anche egregiamente per gli attraversamenti pedonali



A Cattolica (RN), in presenza di numerosi sbocchi di vie laterali e attività, la via Emilia è stata organizzata per un lungo tratto con una zona di accumulo protetta da isolotti spartitraffico costituiti da elementi di arredo urbano



In questa strada di Berna lo spartitraffico centrale è un'unica zona di accumulo completamente sormontabile: una fascia multifunzione sicura e aperta a molti usi

Moderazione del traffico Zone di accumulo

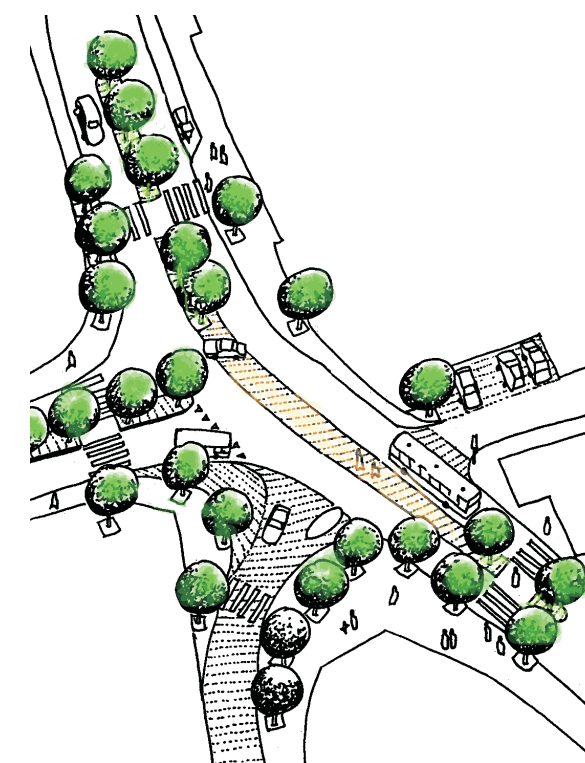
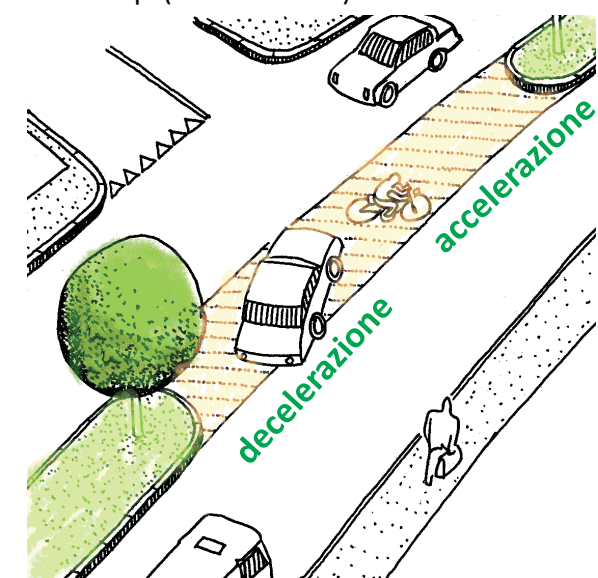
La moderazione del traffico, con accelerazioni contenute, consente di ridurre la specializzazione dello spazio stradale e di ottimizzarne l'uso con fasce multifunzione.

Una di queste è la corsia di svolta a sinistra in mezzera, normalmente composta da due parti, rigorosamente separate, di decelerazione e di accelerazione, che in ambito urbano e a basse velocità possono essere integrate in un'unica zona di accumulo protetta, a vantaggio di tutti i tipi di utenza della strada.

Per regolare le svolte a sinistra e le immissioni difficili, sulle strade di sufficiente larghezza è spesso possibile organizzare delle zone di accumulo protette da isole spartitraffico. In questo modo, oltre a migliorare la sicurezza di questi punti delicati, viene tolto un possibile intralcio ai mezzi che percorrono la strada principale.

La carreggiata viene divisa in tre corsie (ad es. di m. 3,25 + 2,50 + 3,25) non semplicemente tracciate con la segnaletica, ma protette da elementi materializzati come isolotti o aiuole. Con le protezioni materializzate la corsia centrale non è utilizzabile per il sorpasso, estremamente pericoloso in corrispondenza delle intersezioni, ma solo per le immissioni laterali e la svolta a sinistra.

Inoltre le protezioni sono allungabili come isole salvapedoni per l'attraversamento in due tempi (vedi scheda 8).



La norma sulla Geometria delle Intersezioni (DM 19 Aprile 2006) stabilisce che per il loro dimensionamento, in ambito urbano, non si applichi il criterio cinematico (lunghezze di decelerazione e accelerazione) ma solo quello funzionale, calcolando il numero di veicoli in attesa e la lunghezza delle code.

Per lo stesso motivo la norma non si occupa delle corsie di accelerazione in mezzera, che possono così essere integrate nella zona di accumulo. La soluzione si adatta molto bene alle situazioni più intricate, con innesti disassati o in rapida sequenza, purché il flusso secondario sia contenuto entro certi limiti.

Protezione con elementi materializzati

La soluzione comune per le corsie di accumulo prevede la delimitazione con la sola segnaletica orizzontale (foto a fianco).

In questo modo, oltre a specializzare le fasi di decelerazione e accelerazione, come si è già detto, non vengono protette le auto in attesa e i pedoni in attraversamento, nel timore di creare ostacoli per la corrente principale, ma legittimandone di fatto la velocità e i sorpassi azzardati.

Per non creare ostacoli insormontabili, che potrebbero limitare lo spazio di manovra dei mezzi pesanti o essere travolti da veicoli in sorpasso vietato, le isole spartitraffico possono essere materializzate in modo non severo, al limite anche senza segnaletica verticale, avvalendosi di cambi di pavimentazione delimitati da scalini sormontabili.



In questi due casi la zona di accumulo è protetta anche da segnaletica verticale.

Con una zona di accumulo protetta da aiuole alberate si ha un notevole miglioramento dell'ambiente urbano



Zone di accumulo in curva

Talvolta, soprattutto in ambito periurbano, si possono avere degli innesti di strade minori in curva, per esempio quando la strada secondaria ha subito un declassamento e deve essere protetta dal traffico di attraversamento che resiste alla modifica.

In questo caso a Rivalta (To), in un incrocio è stata cambiata la precedenza in modo da allontanare il traffico di transito da una via residenziale, via Piossasco, su cui si affacciano importanti servizi (scuola e chiesa).

Per proteggere l'uscita e l'ingresso di via Piossasco è stata realizzata una zona di accumulo in curva che funziona anche da "limitatore di flusso", in modo che i veicoli si possono collocare in mezz'ora senza intralciare gli altri flussi.

Gli isolotti che delimitano la zona di accumulo sono privi di colonnine per permettere la svolta di mezzi pesanti.

Visto che il presupposto di questa soluzione è l'uso a velocità contenuta, tutta la piattaforma dell'intersezione è stata rialzata (vedi scheda 5).



Rivalta (To): una zona di accumulo in curva (a "banana", foto sopra e progetto) protegge una via residenziale (foto sotto)

