

ALLEGATO 3 CLASSIFICAZIONE ILLUMINOTECNICA DI PROGETTO E ANALISI DEI RISCHI

Categoria strada				B1	B2	D	C1	C2	E	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8
		CS- Centrostorico EU=Extraurbano	Classificazione di progetto	Extra-urbane Principali	Servizio di Extraurbane Principali	Urbane a scorum. e scorrimento veloce	Extraurbane secondarie (<90km/h)	Extraurbane secondarie (50km/h)	Urbane di quartiere	Locali extraurbane (<90km/h)	Locali extraurbane (<50km/h)	Locali extraurbane (30km/h)	Locali urbane (<50km/h)	Locali urbane (<30km/h) Pedonali (<50km/h) interzonali	Locali CS urbane (30km/h)	Ciclo-pedonali	Parcheeggi - Piazze - Parchi - Rotatorie - Sotto/Sovrappassi
Categoria illuminotecnica di di progetto Vie del territorio	Applicazione	Tipo	Classe	ME2	ME3b	ME2	ME2	ME3b	ME3b	ME2	ME3b	S2	ME3b	CE4/S2	CE3/S1	S2	CE2/S1/S2
				ME3a	ME4b	ME3a	ME3a	ME4b	ME4b	ME3a	ME4b	S3	ME4b	CE5/S3	CE4/S2	S3	CE3/S2/S3
						ME4a				ME4a	ME5	S4	ME5		CE5/S3	S4	CE4/CE5/S3
VIALE ALPAGO	Stradale	SP	ME4b					ME4b									
VIALE ALPAGO	Parcheeggio	SP	S3														S3
VIA GRAVA	Stradale		ME5										ME5				
VIA DEI COMIS	Stradale		ME5										ME5				
VIA DEI COMIS	Parcheeggio		S3														S3
VIA DEL MULINO	Pedonale		S3														S3
VIA DEL MULINO	Stradale		ME5										ME5				
VIA DEL MULINO	Parcheeggio		S3														S3
VIA LA GROTTA	Stradale		ME5										ME5				
VIA S. ANDREA	Stradale		ME5										ME5				
VIA DOLADA	Stradale		ME5										ME5				
VIA DOLADA	Parcheeggio		S3														S3
VIA S. ANDREA	Pedonale		S3														S3
VIA BELVEDERE	Stradale		ME5										ME5				
VIA PORTICI	Stradale		ME5										ME5				
VIA SCALETTE	Stradale		ME5										ME5				
VIA LA VIOLA	Stradale		ME5										ME5				
VIA ROMA	Stradale	SP	ME4b					ME4b									
VIA CAVOUR	Stradale		ME5										ME5				
VIA A. DE GASPERI	Stradale		ME5										ME5				
VIA DELLE RIVE	Stradale		ME5										ME5				
VIA DELLE ORTE	Stradale		ME5										ME5				

ALLEGATO 5 - CLASSIFICAZIONE ILLUMINOTECNICA DI PROGETTO E ANALISI DEI RISCHI

Categoria strada				B1	B2	D	C1	C2	E	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8
		CS- Centrostorico EU=Extraurbano	Classificazione di progetto	Extra-urbane Principali	Servizio di Extraurbane Principali	Urbane a scorum. e scorrimento veloce	Extraurbane secondarie (<90km/h)	Extraurbane secondarie (50km/h)	Urbane di quartiere	Locali extraurbane (<90km/h)	Locali extraurbane (<50km/h)	Locali extraurbane (30km/h)	Locali urbane (<50km/h)	Locali urbane (<30km/h) Pedonali (<50km/h) interzonali	Locali CS urbane (30km/h)	Ciclo-pedonali	Parcheeggi - Piazze - Parchi - Rotatorie - Sotto/Sovrappassi
VIALE G. SONEGO	Ciclabile		S3														S3
FRAZ. VALZELLA	Stradale		ME5										ME5				
VIA CASTELLO	Stradale		ME5										ME5				
VIA AL LAGO	Stradale		ME5										ME5				
VIA N. SAURO	Stradale		ME5										ME5				
VIA G. VERDI	Stradale		ME5										ME5				
VIA CESARE BATTISTI	Stradale		ME5										ME5				
VIA G. VERDI	Parco		S3														S3
VIA G. MARCONI	Stradale		ME5										ME5				
VIA GRAVE FORNACI	Stradale		ME5										ME5				
PIAZZA PAPA LUCIANI	Piazza		S3														S3
VIA IV NOVEMBRE	Parcheggio	SP	S3														S3
VIA COSTA GARIBALDI	Stradale		ME5										ME5				
VIA IV NOVEMBRE	Stradale	SP	ME4b					ME4b									
VIA SANDI	Stradale	SP	ME4b					ME4b									
LOC. PRA' NOAL	Stradale		ME5										ME5				
VIA GENERAL CANTORE	Stradale		ME5										ME5				
VIA COSTELLA	Stradale	SP	ME4b					ME4b									
VIA MONTE CAVALLO	Stradale	SP	ME4b					ME4b									
VIA DANTE ALIGHIERI	Stradale		ME5										ME5				
VIA DANTE ALIGHIERI	Parcheggio		S3														S3
VIA CANSIGLIO	Stradale		ME5										ME5				
VIA I MAGGIO	Parcheggio		S3														S3
VIA I MAGGIO	Stradale		ME5										ME5				
VIA 2 GIUGNO	Stradale		ME5										ME5				

ALLEGATO 5 - CLASSIFICAZIONE ILLUMINOTECNICA DI PROGETTO E ANALISI DEI RISCHI

Categoria strada				B1	B2	D	C1	C2	E	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8
		CS- Centrostorico EU=Extraurbano	Classificazione di progetto	Extra-urbane Principali	Servizio di Extraurbane Principali	Urbane a scorum. e scorrimento veloce	Extraurbane secondarie (<90km/h)	Extraurbane secondarie (50km/h)	Urbane di quartiere	Locali extraurbane (<90km/h)	Locali extraurbane (<50km/h)	Locali extraurbane (30km/h)	Locali urbane (<50km/h)	Locali urbane (<30km/h) Pedonali (<50km/h) interzonal	Locali CS urbane (30km/h)	Ciclo-pedonali	Parcheeggi - Piazze - Parchi - Rotatorie - Sotto/Sovrappassi
VIA CALLE BASTIANI	Stradale		ME5										ME5				
VIA DANTE ALIGHIERI	Piazza		-														
LOC. SOMMACOSTA	Stradale		ME5										ME5				
VIA VENEZIA	Stradale		ME5										ME5				
VIA TRIESTE	Stradale		ME5										ME5				
VIA TRIESTE	Parcheggio		S3														S3
LOC. VALTURCANA	Stradale		ME5										ME5				

C STRADE EXTRAURBANE SECONDARIE (Tipo C1 o C2) o CON LIMITI PARTICOLARI

- Categoria illuminotecnica di ingresso ME3b

- Tipicamente strade Statali o Provinciali in tracciato extraurbano con Velocità limite 50km/h

- Minimo 1 corsia per senso di marcia (Portata massima 600 veicoli/h per corsia - 1 macchina ogni 3 secondi per corsia)

- N. 1 Carreggiata minima con ingressi uscite a raso e corsie dedicate non obbligatorie

1a Situazioni riscontrate in condizioni di traffico normale (almeno 4 fra quelle elencate):

Complessità del campo visivo elevata:

- Limitato per la presenza di un tracciato non lineare ma con numerosi cambi di direzione nei limiti consentiti dal tipo di strada compresi eventuali tornanti
- Turbato da particolari elementi permanenti che potrebbero limitare la percezione del manto stradale e degli ostacoli a bordo o a centro strada (edifici, vegetazione, etc)
- Illuminazione privata particolarmente abbagliante, debordante ed invasiva
- Segnaletica inadeguata come indicazioni visive attive o passive o insufficiente per le esigenze dell'ambito da segnalare

Condizioni conflittuali elevate:

- Per la presenza di numerosi ostacoli naturali o artificiali permanenti, come variazione di sezione stradale, pensiline ferroviarie, ponti o sottopassi, tracciati in galleria, convogliatori del traffico, etc..
- Per la presenza di corsie (non separate dalla carreggiata) dedicate a veicoli speciali quali biciclette
- Per la presenza di passaggi pedonali in aree critiche del territorio non illuminati a intervalli ridotti (inferiori a 500m)
- Per la presenza di numerosi incroci e rotonde con strade di analoga categoria (C-E) e ingressi/uscite a intervalli ridotti (inferiori a 500m)

Desc. AMBITO			EFFETTI			CAUSE		RILEVAZIONE		RPM	Azioni correttive	Nuovo RPM				Note - Bibliografia	Classe
Rif.	Ambi-to	Parametro di Influenza	Potenziali Problemi	Effetti	Conse-guenze S	Cause e Concause	Frequen-za O	Controlli attuali nel processo	Misura-bilità D			S	O	D	RPM		
a	ME3b	Complessità del campo Visivo e Conflitti	Complessità Elevata e Condizioni conflittuali	Su 100 Incidente: - scontro laterale o frontale (52,9%) - tamponamento (21,5%) - sbandamento e uscita (9,8%) - investimento di pedone (9,1%) - urti con ostacoli (4,4%)	8	- Elevate velocità consentite (anche se vietate) dal tipo di strada e conseguenti ridotti tempi di reazione -Tracciato non contingentato e in/out secondari non regolati - Ridotta percezione degli ostacoli, distrazioni, abbagliamenti - Bruschi rallentamenti e/o traffico discontinuo e mancato rispetto delle distanze	3	Controllo con: - limitatori di velocità e sistemi di rilevazione - segnaletica attiva/passiva o semaforica	4	96	-	8	3	4	96	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia delle situazioni a rischio - Classificazione secondo altri strumenti urbanistici (PUT, PGT, etc) - Rif. 5, 7, 9, 10, 14, 15, 16, 17,18, 19, 20, 22, 26	0
b	ME4b	Complessità del campo Visivo e Conflitti	Complessità Elevata e Condizioni conflittuali	Su 100 Incidente: - scontro laterale o frontale (52,9%) - tamponamento (21,5%) - sbandamento e uscita (9,8%) - investimento di pedone (9,1%) - urti con ostacoli (4,4%)	9	- Elevate velocità consentite (anche se vietate) dal tipo di strada e conseguenti ridotti tempi di reazione -Tracciato non contingentato e in/out secondari non regolati - Ridotta percezione degli ostacoli, distrazioni, abbagliamenti - Bruschi rallentamenti e/o traffico discontinuo e mancato rispetto delle distanze di sicurezza	6	idem	4	216	-	8	4	4	128	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia delle situazioni a rischio - Classificazione secondo altri strumenti urbanistici (PUT, PGT, etc) - Rif. 5, 7, 9, 10, 14, 15, 16, 17,18, 19, 20, 22, 26 - Incrementare illuminamento per maggiore contrasto visivo - Introduzione di illuminazione dedicata a attraversamenti pedonali in aree critiche	+1

Categoria di progetto:

ME3b

1b Situazioni riscontrate in condizioni di traffico ridotto:

Condizioni di traffico:

- Traffico ridotto del 50% rispetto al pieno regime

Desc. AMBITO			EFFETTI			CAUSE		RILEVAZIONE		RPM	Azioni correttive	Nuovo RPM				Note - Bibliografia	Classe
Rif.	Ambi-to	Parametro di Influenza	Potenziali Problemi	Effetti	Conse-guenze S	Cause e Concause	Frequen-za O	Controlli attuali nel processo	Misura-bilità D			S	O	D	RPM		
a	ME3b	Traffico ridotto del 50%	Complessità Elevata e Condizioni conflittuali	Incidente per perdita del controllo del mezzo, per urto con ostacoli accidentali o per problemi meccanici	8	Traffico ridotto e prima fascia notturna (ore 20-23). - Elevate velocità "consentite" dal tipo di strada (anche se vietate) -Tracciato non contingentato e in/out secondari non regolati - Ridotta percezione degli ostacoli, distrazione, abbagliamenti	3	Controllo con: - limitatori di velocità e sistemi di rilevazione - segnaletica attiva/passiva o semaforica	4	96	-	8	3	4	96	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidenze traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	-1

b	ME4b	Traffico ridotto del 50%	Complessità Elevata e Condizioni conflittuali	Incidente per perdita del controllo del mezzo, per urto con ostacoli accidentali o per problemi meccanici	8	Traffico ridotto e prima fascia notturna (ore 20-23). - Elevate velocità "consentite" dal tipo di strada (anche se vietate) -Tracciato non contingentato e in/out secondari non regolati - Ridotta percezione degli ostacoli, distrazione, abbagliamenti	4	idem	4	128	-	8	4	4	128	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidenze traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	0
c	ME5	Traffico ridotto del 50%	Complessità Elevata e Condizioni conflittuali	Incidente per perdita del controllo del mezzo, per urto con ostacoli accidentali o per problemi meccanici	8	Traffico ridotto e prima fascia notturna (ore 20-23). - Elevate velocità "consentite" dal tipo di strada (anche se vietate) -Tracciato non contingentato e in/out secondari non regolati - Ridotta percezione degli ostacoli, distrazione, abbagliamenti	5	idem	4	160	Incrementare i valori di illuminamento per maggiore contrasto con i restanti elementi del territorio	8	4	4	128	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidenze traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	+1

Categoria di esercizio (traffico al 50%) sino a: ME4b

Condizioni di traffico:

- Traffico ridotto al 25% rispetto al pieno regime

Desc. AMBITO			EFFETTI			CAUSE		RILEVAZIONE		RPM	Azioni correttive	Nuovo RPM				Note - Bibliografia	Classe
Rif.	Ambi-to	Parametro di Influenza	Potenziali Problemi	Effetti	Conse-guenze S	Cause e Consecause	Frequen-za O	Controlli attuali nel processo	Misura-bilità D			S	O	D	RPM		
d	ME4b	Traffico ridotto al 25%	Complessità Elevata e Condizioni conflittuali	Incidente per perdita del controllo del mezzo, per urto con ostacoli accidentali o per problemi meccanici	8	Traffico quasi nullo o seconda fascia notturna (ore 23-5). - Elevate velocità "consentite" dal tipo di strada (anche se vietate) -Tracciato non contingentato e in/out secondari non regolati - Alterazioni artificiali della percezione e dei riflessi (Alcool, sonno), distrazioni e abbagliamenti	2	Controllo con: - limitatori di velocità e sistemi di rilevazione - segnaletica attiva/passiva o semaforica	4	64	-	8	3	4	96	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidenze traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	-1
e	ME5	Traffico ridotto al 25%	Complessità Elevata e Condizioni conflittuali	Incidente per perdita del controllo del mezzo, per urto con ostacoli accidentali o per problemi meccanici	8	Traffico quasi nullo o seconda fascia notturna (ore 23-5). - Elevate velocità "consentite" dal tipo di strada (anche se vietate) -Tracciato non contingentato e in/out secondari non regolati - Alterazioni artificiali della percezione e dei riflessi (Alcool, sonno), distrazioni e abbagliamenti	4	idem	4	128	-	8	4	4	128	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidenze traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	0
f	ME6	Traffico ridotto al 25%	Complessità Elevata e Condizioni conflittuali	Incidente per perdita del controllo del mezzo, per urto con ostacoli accidentali o per problemi meccanici	9	Traffico quasi nullo o seconda fascia notturna (ore 23-5). - Elevate velocità "consentite" dal tipo di strada (anche se vietate) -Tracciato non contingentato e in/out secondari non regolati - Alterazioni artificiali della percezione e dei riflessi (Alcool, sonno), distrazioni e abbagliamenti	5	idem	4	180	Incrementare i valori di illuminamento per maggiore contrasto	8	4	4	128	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidenze traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	+1

Categoria di esercizio (traffico al 25%) sino a: ME5

2a Situazioni riscontrate in condizioni di traffico normale:

Complessità del campo visivo normale:

- Normale con tracciato lineare con raggi di curvature ampi e limitati cambi di direzione e comunque con curve a ridotto raggio di curvatura scadenzate a rettilinei di almeno 200-300m
- Presenza limitata di elementi permanenti che potrebbero limitare la percezione del manto stradale e degli ostacoli a bordo o a centro strada (edifici, vegetazione, etc)
- Presenza limitata di altri ostacoli naturali o artificiali, come edifici a sbalzo sul tracciato, sottopassi o sopraelevate non rettilinei
- Segnaletica adeguata come indicazioni visive attive o passive, sufficiente per le esigenze dell'ambito da segnalare

Condizioni conflittuali normali:

- Limitata presenza di ostacoli naturali o artificiali permanenti, come variazione di sezione stradale, pensiline ferrotranviarie, ponti o sottopassi, tracciati in galleria, convogliatori del traffico, etc..
- Se sono presenti piste ciclabili che si trovano su una carreggiata separata anche non illuminate e con interferenze solo negli attraversamenti
- Limitata presenza di passaggi pedonali anche non illuminati con intervalli superiori a 500m

- Limitata presenza di incroci e roatorie con strade di analoga categoria (C-E) (intervalli superiori a 500 m)

* Se le carreggiate sono separate le condizioni conflittuali diventano normali

Desc. AMBITO			EFFETTI			CAUSE		RILEVAZIONE		RPM	Azioni correttive	Nuovo RPM				Note - Bibliografia	Classe
Rif.	Ambi-to	Parametro di Influenza	Potenziali Problemi	Effetti	Conse-guenze S	Cause e Concause	Frequen-za O	Controlli attuali nel processo	Misura-bilità D			S	O	D	RPM		
a	ME3b	Complessità del campo Visivo e Conflitti	Complessità normale e limitate Condizioni conflittuali	Su 100 Incidente: - scontro laterale o frontale (52,9%) - tamponamento (21,5%) - sbandamento e uscita (9,8%) - investimento di pedone (9,1%) - urti con ostacoli (4,4%)	8	- Elevate velocità consentite (anche se vietate) dal tipo di strada e conseguenti ridotti tempi di reazione -Tracciato non contingentato e in/out secondari non regolati - Ridotta percezione degli ostacoli, distrazioni, abbagliamenti - Bruschi rallentamenti e/o traffico discontinuo e mancato rispetto delle distanze di sicurezza	3	Controllo con: - limitatori di velocità e sistemi di rilevazione - segnaletica attiva/passiva o semaforica	4	96	8	3	4	96	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia delle situazioni a rischio - Classificazione secondo altri strumenti urbanistici (PUT, PGT, etc) - Rif. 5, 7, 9, 10, 14, 15, 16, 17,18, 19, 20, 22, 26	-1	
b	ME4b	Complessità del campo Visivo e Conflitti	Complessità normale e limitate Condizioni conflittuali	Su 100 Incidente: - scontro laterale o frontale (52,9%) - tamponamento (21,5%) - sbandamento e uscita (9,8%) - investimento di pedone (9,1%) - urti con ostacoli (4,4%)	8	- Elevate velocità consentite (anche se vietate) dal tipo di strada e conseguenti ridotti tempi di reazione -Tracciato non contingentato e in/out secondari non regolati - Ridotta percezione degli ostacoli, distrazioni, abbagliamenti - Bruschi rallentamenti e/o traffico discontinuo e mancato rispetto delle distanze di sicurezza	4	idem	4	128	8	4	4	128	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia delle situazioni a rischio - Classificazione secondo altri strumenti urbanistici (PUT, PGT, etc) - Rif. 5, 7, 9, 10, 14, 15, 16, 17,18, 19, 20, 22, 26	0	
c	ME5	Complessità del campo Visivo e Conflitti	Complessità normale e limitate Condizioni conflittuali	Su 100 Incidente: - scontro laterale o frontale (52,9%) - tamponamento (21,5%) - sbandamento e uscita (9,8%) - investimento di pedone (9,1%) - urti con ostacoli (4,4%)	8	- Elevate velocità consentite (anche se vietate) dal tipo di strada e conseguenti ridotti tempi di reazione -Tracciato non contingentato e in/out secondari non regolati - Ridotta percezione degli ostacoli, distrazioni, abbagliamenti - Bruschi rallentamenti e/o traffico discontinuo e mancato rispetto delle distanze di sicurezza	5	idem	4	160	8	3	4	96	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia delle situazioni a rischio - Classificazione secondo altri strumenti urbanistici (PUT, PGT, etc) - Rif. 5, 7, 9, 10, 14, 15, 16, 17,18, 19, 20, 22, 26 - Revisione segnaletica attiva e/o passiva, - Revisione manto stradale - Installazione sistemi velocity control - Bonifica impianti d'illuminazione privati o pubblici inadeguati (e difformi dall'art. 23 cod. della strada) o non conformi alle L.r. sul controllo dell'inquinamento lum. - Incrementare illuminamento per maggiore contrasto visivo - Introduzione di illuminazione dedicata a attraversamenti pedonali in aree critiche	+1	

Categoria di progetto:

ME4b

2b Situazioni riscontrate in condizioni di traffico ridotto:

Condizioni di traffico:

- Traffico ridotto del 50% rispetto al pieno regime

Desc. AMBITO			EFFETTI			CAUSE		RILEVAZIONE		RPM	Azioni correttive	Nuovo RPM				Note - Bibliografia	Classe
Rif.	Ambi-to	Parametro di Influenza	Potenziali Problemi	Effetti	Conse-guenze S	Cause e Concause	Frequen-za O	Controlli attuali nel processo	Misura-bilità D			S	O	D	RPM		
a	ME4b	Traffico ridotto del 50%	Complessità normale e limitate Condizioni conflittuali	Incidente per perdita del controllo del mezzo, per urto con ostacoli accidentali o per problemi meccanici	8	Traffico ridotto e prima fascia notturna (ore 20-23). - Elevate velocità ammesse in tracciato non contingentato - Ridotta percezione, distrazione, abbagliamenti	2	Controllo con: - limitatori di velocità e sistemi di rilevazione - segnaletica attiva/passiva o semaforica	4	64	8	2	4	64	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidente traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	-1	
b	ME5	Traffico ridotto del 50%	Complessità normale e limitate Condizioni conflittuali	Incidente per perdita del controllo del mezzo, per urto con ostacoli accidentali o per problemi meccanici	8	Traffico ridotto e prima fascia notturna (ore 20-23). - Elevate velocità ammesse in tracciato non contingentato - Ridotta percezione, distrazione, abbagliamenti	3	idem	4	96	8	3	4	96	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidente traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	0	
c	ME6	Traffico ridotto del 50%	Complessità normale e limitate Condizioni conflittuali	Incidente per perdita del controllo del mezzo, per urto con ostacoli accidentali o per problemi meccanici	8	Traffico ridotto e prima fascia notturna (ore 20-23). - Elevate velocità ammesse in tracciato non contingentato - Ridotta percezione, distrazione, abbagliamenti	4	idem	4	128	8	3	4	96	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidente traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24 Incrementare i valori di illuminamento per maggiore contrasto con i restanti elementi del territorio	+1	

Categoria di esercizio (traffico al 50%) sino a:

ME5

Condizioni di traffico:

- Traffico ridotto al 25% rispetto al pieno regime

Desc. AMBITO			EFFETTI			CAUSE		RILEVAZIONE		RPM	Azioni correttive	Nuovo RPM				Note - Bibliografia	Classe
Rif.	Ambito	Parametro di Influenza	Potenziali Problemi	Effetti	Conseguenze S	Cause e Concause	Frequenza O	Controlli attuali nel processo	Misurabilità D			S	O	D	RPM		
d	ME5	Traffico ridotto al 25%	Complessità normale e limitate Condizioni conflittuali	Incidente per perdita del controllo del mezzo, per urto con ostacoli accidentali o per problemi meccanici	8	Traffico quasi nullo o seconda fascia notturna (ore 23-5). - Elevate velocità ammesse su tracciato non contingentato - Ridotta percezione degli ostacoli, distrazione, abbagliamenti - Alterazioni artificiali di percezione e dei riflessi (Alcool, sonno)	2	Controllo con: - limitatori di velocità e sistemi di rilevazione - segnaletica attiva/passiva o semaforica	4	64	-	8	3	4	96	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidenti traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	0
e	ME6	Traffico ridotto al 25%	Complessità normale e limitate Condizioni conflittuali	Incidente per perdita del controllo del mezzo, per urto con ostacoli accidentali o per problemi meccanici	8	Traffico quasi nullo o seconda fascia notturna (ore 23-5). - Elevate velocità ammesse su tracciato non contingentato - Ridotta percezione degli ostacoli, distrazione, abbagliamenti - Alterazioni artificiali di percezione e dei riflessi (Alcool, sonno)	3	idem	4	96	-	8	3	4	96	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidenti traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	0

Categoria di esercizio (traffico al 25%) sino a:

ME6

Conclusioni:

Per installazioni su strade di classe ME3b con complessità del campo visivo elevata e situazione di elevata conflittualità è preferibile non declassare l'ambito da illuminare.

Categoria di PROGETTO: ME3b

Categoria di ESERCIZIO (al 50% di traffico): ME4b

Categoria di ESERCIZIO (al 25% di traffico): ME5

Per installazioni su strade di classe ME3b con complessità del campo visivo normale e situazione di normale di conflittualità si deve declassare di una categoria l'ambito da illuminare.

Categoria di PROGETTO: ME4b

Categoria di ESERCIZIO (al 50% di traffico): ME5

Categoria di ESERCIZIO (al 25% di traffico): ME6*

Categoria di PROGETTO: ME4b

ELENCO VIE

VIALE ALPAGO
VIA ROMA
VIA IV NOVEMBRE
VIA SANDI
VIA COSTELLA
VIA MONTE CAVALLO

Categoria di PROGETTO: ME3b

ELENCO VIE

F STRADE URBANE LOCALI (V<50km/h)

- Categoria illuminotecnica di ingresso ME3b
- Tipicamente strade locali urbane con Velocità limite 50km/h
- Minimo 1 corsia per senso di marcia (Portata massima 800 veicoli/h per corsia - 1 macchina ogni 4.5 secondi per corsia)
- N. 1 Carreggiata minima con ingressi uscite a raso e corsie dedicate non obbligatorie

1a Situazioni riscontrate in condizioni di traffico normale (almeno 4 fra quelle elencate):

Strade su diversi ambiti morfologici (pianura, collina, montagna) con le seguenti caratteristiche:

- Tracciati molto estesi in ambito urbano. Strade di particolare importanza e dimensioni pur non rientrando nella categorie D o E
- Flussi di traffico molto elevati paragonabili a quelli di strade di maggiori dimensioni

Complessità del campo visivo elevata:

- Limitato per la presenza di un tracciato non lineare ma con numerosi cambi di direzione nei limiti consentiti dal tipo di strada compresi eventuali tornanti
- Turbato da particolari elementi permanenti che potrebbero limitare la percezione del manto stradale e degli ostacoli a bordo o a centro strada (edifici, vegetazione, etc)
- Turbato per la presenza di numerosi ostacoli alla visione, naturali o artificiali, come edifici a sbalzo sul tracciato, tracciati in galleria o in rilevato non rettilinei
- Illuminazione privata particolarmente abbagliante, debordante ed invasiva
- Segnaletica inadeguata come indicazioni visive attive o passive o insufficiente per le esigenze dell'ambito da segnalare e confuse nel ambito in cui sono inserite

Condizioni conflittuali elevate:

- Per la presenza di numerosi ostacoli naturali o artificiali permanenti, come variazione di sezione stradale, pensiline ferrotranviarie, ponti o sottopassi, tracciati in galleria, convogliatori del traffico, etc..
 - Per la presenza di corsie (non separate dalla carreggiata) dedicate a veicoli speciali quali biciclette
 - Per la presenza di passaggi pedonali in aree critiche del territorio non illuminati a intervalli ridotti (inferiori a 300m)
 - Per la presenza di numerosi incroci e rotonde con strade di categoria C-E e ingressi/uscite a intervalli ridotti (inferiori a 300m)
- * Se le carreggiate sono separate le condizioni conflittuali diventano normali e si passa alla categoria inferiore

Desc. AMBITO			EFFETTI			CAUSE		RILEVAZIONE			Nuovo RPM				Note - Bibliografia	Classe	
Rif.	Ambito	Parametro di Influenza	Potenziali Problemi	Effetti	Conseguenze S	Cause e Concause	Frequenza O	Controlli attuali nel processo	Misurabilità D	RPM	Azioni correttive	S	O	D			RPM
a	ME3b	Complessità del campo Visivo e Conflitti	Complessità Elevata e Condizioni conflittuali	Su 100 Incidente: - scontro laterale o frontale (52,9%) - tamponamento (21,5%) - sbandamento e uscita (9,8%) - investimento di pedone (9,1%) - urti con ostacoli (4,4%)	7	- Elevate velocità consentite in relazione al tipo di strada - Alterazione della percezione, distrazioni, abbagliamenti - Bruschi rallentamenti e/o traffico discontinuo anche misto - Ridotta percezione degli ostacoli e ridotti tempi di reazione in tracciati articolati - In/out secondari non regolati e mancato rispetto delle precedenze e delle distanze di sicurezza	4	Controllo con: - segnaletica attiva/passiva - Sistemi di controllo della velocità - Dossi artificiali	4	112	-	7	4	4	112	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia delle situazioni a rischio - Classificazione secondo altri strumenti urbanistici (PUT, PGT, etc) - Rif. 5, 7, 9, 10, 14, 15, 16, 17,18, 19, 20, 22, 26	0
b	ME4b	Complessità del campo Visivo e Conflitti	Complessità Elevata e Condizioni conflittuali	Su 100 Incidente: - scontro laterale o frontale (52,9%) - tamponamento (21,5%) - sbandamento e uscita (9,8%) - investimento di pedone (9,1%) - urti con ostacoli (4,4%)	7	- Elevate velocità consentite in relazione al tipo di strada - Alterazione della percezione, distrazioni, abbagliamenti - Bruschi rallentamenti e/o traffico discontinuo anche misto - Ridotta percezione degli ostacoli e ridotti tempi di reazione in tracciati articolati - In/out secondari non regolati e mancato rispetto delle precedenze e delle distanze di sicurezza	5	idem	4	140	- Revisione segnaletica attiva e/o passiva, - Revisione manto stradale - Installazione dossi artificiali segnalati - Installazione sistemi velocity control - Bonifica impianti d'illuminazione privati o pubblici inadeguati (e difformi dall'art. 23 cod. della strada) o non conformi alle L.r. sul controllo dell'inquinamento lum. - Incrementare illuminamento per maggiore contrasto visivo - Introduzione di illuminazione dedicata a attraversamenti pedonali in aree critiche	7	4	4	112	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia delle situazioni a rischio - Classificazione secondo altri strumenti urbanistici (PUT, PGT, etc) - Rif. 5, 7, 9, 10, 14, 15, 16, 17,18, 19, 20, 22, 26	+1

Categoria di progetto:

ME3b

1b Situazioni riscontrate in condizioni di traffico ridotto:
Condizioni di traffico:

- Traffico ridotto del 50% rispetto al pieno regime

Desc. AMBITO			EFFETTI			CAUSE		RILEVAZIONE		RPM	Azioni correttive	Nuovo RPM				Note - Bibliografia	Classe
Rif.	Ambi-to	Parametro di Influenza	Potenziali Problemi	Effetti	Conse-guenze S	Cause e Concause	Frequen-za O	Controlli attuali nel processo	Misura-bilità D			S	O	D	RPM		
a	ME3b	Traffico ridotto del 50%	Complessità Elevata e Condizioni conflittuali	Incidente tipo: - Singolo per perdita del controllo del mezzo, - Tamponamento multiplo: sbandamenti, cambi di corsia, svolte - Con veicoli lenti (cicli e motocicli) o pedoni	6	Traffico ridotto e prima fascia notturna (ore 20-23). - Elevate velocità ammesse e mancato rispetto delle precedenze - Ridotta percezione, distrazione, abbagliamenti - In/out secondari non regolati - Traffico misto e interazione con pedoni	3	Controllo con: - segnaletica attiva/passiva - Sistemi di controllo della velocità - Dossi artificiali	4	72		6	3	4	72	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidenti traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	-1
b	ME4b	Traffico ridotto del 50%	Complessità Elevata e Condizioni conflittuali	Incidente tipo: - Singolo per perdita del controllo del mezzo, - Tamponamento multiplo: sbandamenti, cambi di corsia, svolte - Con veicoli lenti (cicli e motocicli) o pedoni	6	Traffico ridotto e prima fascia notturna (ore 20-23). - Elevate velocità ammesse e mancato rispetto delle precedenze - Ridotta percezione, distrazione, abbagliamenti - In/out secondari non regolati - Traffico misto e interazione con pedoni	4	idem	4	96		6	4	4	96	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidenti traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	0
c	ME5	Traffico ridotto del 50%	Complessità Elevata e Condizioni conflittuali	Incidente tipo: - Singolo per perdita del controllo del mezzo, - Tamponamento multiplo: sbandamenti, cambi di corsia, svolte - Con veicoli lenti (cicli e motocicli) o pedoni	7	Traffico ridotto e prima fascia notturna (ore 20-23). - Elevate velocità ammesse e mancato rispetto delle precedenze - Ridotta percezione, distrazione, abbagliamenti - In/out secondari non regolati - Traffico misto e interazione con pedoni	5	idem	4	140	Incrementare i valori di illuminamento per maggiore contrasto con i restanti elementi del territorio	7	4	4	112	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidenti traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	+1

Categoria di esercizio (traffico al 50%) sino a:

ME4b

Condizioni di traffico:

- Traffico ridotto al 25% rispetto al pieno regime

Desc. AMBITO			EFFETTI			CAUSE		RILEVAZIONE		RPM	Azioni correttive	Nuovo RPM				Note - Bibliografia	Classe
Rif.	Ambi-to	Parametro di Influenza	Potenziali Problemi	Effetti	Conse-guenze S	Cause e Concause	Frequen-za O	Controlli attuali nel processo	Misura-bilità D			S	O	D	RPM		
d	ME3a	Traffico ridotto al 25%	Complessità Elevata e Condizioni conflittuali	Incidente tipo: - Singolo per perdita del controllo del mezzo, - Tamponamento multiplo: sbandamenti, cambi di corsia, svolte - Con veicoli lenti (cicli e motocicli)	6	Traffico quasi nullo o seconda fascia notturna (ore 23-5). - Elevate velocità ammesse e mancato rispetto delle precedenze - Ridotta percezione, distrazione, abbagliamenti - In/out secondari non regolati - Alterazioni artificiali della percezione e dei riflessi (Alcool, sonno), e riduzione dell'attenzione	3	Controllo con: - segnaletica attiva/passiva - Sistemi di controllo della velocità - Dossi artificiali	4	72		6	3	4	72	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidenti traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	-1
e	ME4a	Traffico ridotto al 25%	Complessità Elevata e Condizioni conflittuali	Incidente tipo: - Singolo per perdita del controllo del mezzo, - Tamponamento multiplo: sbandamenti, cambi di corsia, svolte - Con veicoli lenti (cicli e motocicli)	6	Traffico quasi nullo o seconda fascia notturna (ore 23-5). - Elevate velocità ammesse e mancato rispetto delle precedenze - Ridotta percezione, distrazione, abbagliamenti - In/out secondari non regolati - Alterazioni artificiali della percezione e dei riflessi (Alcool, sonno), e riduzione dell'attenzione	4	idem	4	96		6	4	4	96	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidenti traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	0

f	ME5	Traffico ridotto al 25%	Complessità Elevata e Condizioni conflittuali	Incidente tipo: - Singolo per perdita del controllo del mezzo, - Tamponamento multiplo: sbandamenti, cambi di corsia, svolte - Con veicoli lenti (cicli e motocicli)	7	Traffico quasi nullo o seconda fascia notturna (ore 23-5). - Elevate velocità ammesse e mancato rispetto delle precedenzae - Ridotta percezione, distrazione, abbagliamenti - In/out secondari non regolati - Alterazioni artificiali della percezione e dei riflessi (Alcool, sonno), e riduzione dell'attenzione	5	idem	4	140	Incrementare i valori di illuminamento per maggiore contrasto	7	4	4	112	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori - Incidenze traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	+1
---	-----	-------------------------	---	---	---	--	---	------	---	-----	---	---	---	---	-----	---	----

Categoria di esercizio (traffico al 25%) sino a:

ME5

2a Situazioni riscontrate in condizioni di traffico normale:

Strade in diversi ambiti morfologici (pianura, collina, montagna) con le seguenti caratteristiche:

- Tracciati sia molto estesi ed importanti in ambito urbano (pur non rientrando nella categorie D o E) che strade di minore importanza anche se comunque di discreta estensione (indicativamente >1km)

Complessità del campo visivo normale:

- Normale con tracciato lineare anche se intervallato da curve anche a gomito o comunque con raggi di curvature ampi e limitati cambi di direzione scadenzate a rettilinei di almeno 200-300m
- Presenza limitata di elementi permanenti che potrebbero limitare la percezione del manto stradale e degli ostacoli a bordo o a centro strada (edifici, vegetazione, etc)
- Presenza limitata di altri ostacoli naturali o artificiali, come edifici a sbalzo sul tracciato, sottopassi o sopraelevate non rettilinei
- Segnaletica adeguata come indicazioni visive attive o passive, sufficiente per le esigenze dell'ambito da segnalare

Condizioni conflittuali normali:

- Limitata presenza di ostacoli naturali o artificiali permanenti, come variazione di sezione stradale, pensiline ferrotranviarie, ponti o sottopassi, tracciati in galleria, convogliatori del traffico, etc..
- Se sono presenti piste ciclabili si trovano su una carreggiata separata anche non illuminate e con interferenze solo negli attraversamenti
- Limitata presenza di passaggi pedonali anche non illuminati con intervalli superiori a 300m
- Limitata presenza di incroci e rotonde con strade di categoria C-E (intervalli superiori a 300 m)

Desc. AMBITO			EFFETTI			CAUSE			RILEVAZIONE		RPM	Azioni correttive	Nuovo RPM				Note - Bibliografia	Classe
Rif.	Ambito	Parametro di Influenza	Potenziati Problemi	Effetti	Conseguenze S	Cause e Consecause	Frequenza O	Controlli attuali nel processo	Misurabilità D	S			O	D	RPM			
a	ME3b	Complessità del campo Visivo e Conflitti	Complessità normale e limitate Condizioni conflittuali	Su 100 Incidente: - scontro laterale o frontale (52,9%) - tamponamento (21,5%) - sbandamento e uscita (9,8%) - investimento di pedone (9,1%) - urti con ostacoli (4,4%)	5	- Elevate velocità consentite in relazione al tipo di strada - Alterazione della percezione, distrazioni, abbagliamenti - Bruschi rallentamenti e/o traffico discontinuo anche misto - Ridotta percezione degli ostacoli e ridotti tempi di reazione in tracciati articolati - In/out secondari non regolati e mancato rispetto delle precedenzae e delle distanze di sicurezza	3	Controllo con: - segnaletica attiva/passiva - Sistemi di controllo della velocità - Dossi artificiali	4	60	5	3	4	60	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia delle situazioni a rischio - Classificazione secondo altri strumenti urbanistici (PUT, PGT, etc) - Rif. 5, 7, 9, 10, 14, 15, 16, 17,18, 19, 20, 22, 26	-1		
b	ME4b	Complessità del campo Visivo e Conflitti	Complessità normale e limitate Condizioni conflittuali	Su 100 Incidente: - scontro laterale o frontale (52,9%) - tamponamento (21,5%) - sbandamento e uscita (9,8%) - investimento di pedone (9,1%) - urti con ostacoli (4,4%)	5	- Elevate velocità consentite in relazione al tipo di strada - Alterazione della percezione, distrazioni, abbagliamenti - Bruschi rallentamenti e/o traffico discontinuo anche misto - Ridotta percezione degli ostacoli e ridotti tempi di reazione in tracciati articolati - In/out secondari non regolati e mancato rispetto delle precedenzae e delle distanze di sicurezza	4	idem	4	80	5	4	4	80	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia delle situazioni a rischio - Classificazione secondo altri strumenti urbanistici (PUT, PGT, etc) - Rif. 5, 7, 9, 10, 14, 15, 16, 17,18, 19, 20, 22, 26	0		

c	ME5	Complessità del campo Visivo e Conflitti	Complessità normale e limitate Condizioni conflittuali	Su 100 Incidente: - scontro laterale o frontale (52,9%) - tamponamento (21,5%) - sbandamento e uscita (9,8%) - investimento di pedone (9,1%) - urti con ostacoli (4,4%)	6	- Elevate velocità consentite in relazione al tipo di strada - Alterazione della percezione, distrazioni, abbagliamenti - Bruschi rallentamenti e/o traffico discontinuo anche misto - Ridotta percezione degli ostacoli e ridotti tempi di reazione in tracciati articolati - In/out secondari non regolati e mancato rispetto delle precedenze e delle distanze di sicurezza	5	idem	4	120	- Revisione segnaletica attiva e/o passiva, - Revisione manto stradale - Installazione dossi artificiali segnalati - Installazione sistemi velocity control - Bonifica impianti d'illuminazione privati o pubblici inadeguati (e difforni dall'art. 23 cod. della strada) o non conformi alle L.r. sul controllo dell'inquinamento lum. - Incrementare illuminamento per maggiore contrasto visivo - Introduzione di illuminazione dedicata a attraversamenti pedonali in aree critiche	6	4	4	96	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia delle situazioni a rischio - Classificazione secondo altri strumenti urbanistici (PUT, PGT, etc) - Rif. 5, 7, 9, 10, 14, 15, 16, 17,18, 19, 20, 22, 26	+1
---	-----	--	--	--	---	--	---	------	---	-----	---	---	---	---	----	---	----

Categoria di progetto:

ME4b

2b Situazioni riscontrate in condizioni di traffico ridotto:

Condizioni di traffico:

- Traffico ridotto del 50% rispetto al pieno regime

Desc. AMBITO			EFFETTI			CAUSE		RILEVAZIONE		RPM	Azioni correttive	Nuovo RPM				Note - Bibliografia	Classe
Rif.	Ambi-to	Parametro di Influenza	Potenziali Problemi	Effetti	Conse-guenze S	Cause e Concause	Frequen-za O	Controlli attuali nel processo	Misura-bilità D			S	O	D	RPM		
a	ME4b	Traffico ridotto del 50%	Complessità normale e limitate Condizioni conflittuali	Incidente tipo: - Singolo per perdita del controllo del mezzo, - Tamponamento multiplo: sbandamenti, cambi di corsia, svolte - Con veicoli lenti (cicli e motocicli) o pedoni	6	Traffico ridotto e prima fascia notturna (ore 20-23). - Elevate velocità ammesse e mancato rispetto delle precedenze - Ridotta percezione, distrazione, abbagliamenti - In/out secondari non regolati - Traffico misto e interazione con pedoni	3	Controllo con: - segnaletica attiva/passiva - Sistemi di controllo della velocità - Dossi artificiali	4	72	-	6	3	4	72	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidenti traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	-1
b	ME5	Traffico ridotto del 50%	Complessità normale e limitate Condizioni conflittuali	Incidente tipo: - Singolo per perdita del controllo del mezzo, - Tamponamento multiplo: sbandamenti, cambi di corsia, svolte - Con veicoli lenti (cicli e motocicli) o pedoni	6	Traffico ridotto e prima fascia notturna (ore 20-23). - Elevate velocità ammesse e mancato rispetto delle precedenze - Ridotta percezione, distrazione, abbagliamenti - In/out secondari non regolati - Traffico misto e interazione con pedoni	3	idem	4	72	-	6	3	4	72	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidenti traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	0
c	ME6	Traffico ridotto del 50%	Complessità normale e limitate Condizioni conflittuali	Incidente tipo: - Singolo per perdita del controllo del mezzo, - Tamponamento multiplo: sbandamenti, cambi di corsia, svolte - Con veicoli lenti (cicli e motocicli) o pedoni	7	Traffico ridotto e prima fascia notturna (ore 20-23). - Elevate velocità ammesse e mancato rispetto delle precedenze - Ridotta percezione, distrazione, abbagliamenti - In/out secondari non regolati - Traffico misto e interazione con pedoni	5	idem	4	140	Incrementare i valori di illuminamento per maggiore contrasto con i restanti elementi del territorio	7	4	4	112	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidenti traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	+1

Categoria di esercizio (traffico al 50%) sino a:

MES

Condizioni di traffico:

- Traffico ridotto al 25% rispetto al pieno regime

Desc. AMBITO			EFFETTI			CAUSE		RILEVAZIONE		RPM	Azioni correttive	Nuovo RPM				Note - Bibliografia	Classe
Rif.	Ambi-to	Parametro di Influenza	Potenziali Problemi	Effetti	Conse-guenze S	Cause e Concause	Frequen-za O	Controlli attuali nel processo	Misura-bilità D			S	O	D	RPM		
d	ME5	Traffico ridotto al 25%	Complessità normale e limitate Condizioni conflittuali	Incidente tipo: - Singolo per perdita del controllo del mezzo, - Tamponamento multiplo: sbandamenti, cambi di corsia, svolte - Con veicoli lenti (cicli e motocicli)	6	Traffico quasi nullo o seconda fascia notturna (ore 23-5). - Elevate velocità ammesse e mancato rispetto delle precedenze - Ridotta percezione, distrazione, abbagliamenti - In/out secondari non regolati - Alterazioni artificiali della percezione e dei riflessi (Alcool, sonno), e riduzione dell'attenzione	3	Controllo con: - segnaletica attiva/passiva - Sistemi di controllo della velocità - Dossi artificiali	4	72	-	6	3	4	72	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidenti traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	0

e	ME6	Traffico ridotto al 25%	Complessità normale e limitate Condizioni conflittuali	Incidente tipo: - Singolo per perdita del controllo del mezzo, - Tamponamento multiplo: sbandamenti, cambi di corsia, svolte - Con veicoli lenti (cicli e motocicli)	6	Traffico quasi nullo o seconda fascia notturna (ore 23-5). - Elevate velocità ammesse e mancato rispetto delle precedenzae - Ridotta percezione, distrazione, abbagliamenti - In/out secondari non regolati - Alterazioni artificiali della percezione e dei riflessi (Alcool, sonno), e riduzione dell'attenzione	4	idem	4	96	-	6	4	4	96	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidenze traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	0
---	-----	-------------------------	---	---	---	--	---	------	---	----	---	---	---	---	----	---	---

Categoria di esercizio (traffico al 25%) sino a: ME6

3a Situazioni riscontrate in condizioni di traffico normale:

Strade in diversi ambiti morfologici (pianura, collina, montagna) e con le seguenti caratteristiche:

- Tracciati sia molto estesi ed importanti in ambito urbano (pur non rientrando nella categorie D o E) che strade di minore importanza anche se comunque di discreta estensione con situazioni ottimali di visibilità e ridotte aree conflittuali
- Tutti i tracciati in zone industriali con modesto traffico notturno anche se con carreggiate di notevoli dimensioni che non insistono su strade di classe D-E ma al massimo ne sono delle laterali
- Tutti i tracciati in zone residenziali con lunghezza dei percorsi inferiori a 800-1000m (NB. Per tracciati articolati e tratti non rettilinei inferiori a 100 metri si applicherà la classe di riferimento equivalente "S")
- Flussi di traffico generalmente inferiori anche durante l'arco della giornata al 50% traffico massimo consentito per tali tipi di strada (Portata ridotta 400 veicoli/h per corsia - 1 macchina ogni 9 secondi per corsia)

Complessità del campo visivo ottimale:

- Tracciato non particolarmente complesso con limitati cambi di direzione con tratti rettilinei anche intervallati da curve a gomito
- Presenza limitata di elementi e ostacoli visivi permanenti nella visione compresi sottopassi o sopraelevate
- Segnaletica adeguata come indicazioni visive attive o passive, sufficiente per le esigenze dell'ambito da segnalare

Condizioni conflittuali ridotte:

- Limitata presenza di ostacoli naturali o artificiali permanenti, come variazione di sezione stradale, pensiline ferrotranviarie, ponti o sottopassi, tracciati in galleria, convogliatori del traffico, etc..
- Situazioni di limitata criminalità e/o problemi di sicurezza
- Situazioni conflittuali ridotte o condizioni di traffico inferiori al 50% a quelle a regime anche se numerose e frequenti intersezioni a raso con strade di analoga categoria

Desc. AMBITO		EFFETTI			CAUSE		RILEVAZIONE			RPM	Azioni correttive	Nuovo RPM				Note - Bibliografia	Classe
Rif.	Ambito	Parametro di Influenza	Potenziati Problemi	Effetti	Conseguenze S	Cause e Concause	Frequenza O	Controlli attuali nel processo	Misurabilità D			S	O	D	RPM		
a	ME4b	Complessità del campo Visivo e Conflitti	Complessità Visione Ottimale e ridotte Condizioni conflittuali	Su 100 Incidente: - scontro laterale o frontale (52,9%) - tamponamento (21,5%) - sbandamento e uscita (9,8%) - investimento di pedone (9,1%) - urti con ostacoli (4,4%)	5	- Elevate velocità consentite in relazione al tipo di strada - Alterazione della percezione, distrazioni, abbagliamenti - Bruschi rallentamenti e/o traffico discontinuo anche misto - Ridotta percezione degli ostacoli e ridotti tempi di reazione in tracciati articolati - In/out secondari non regolati e mancato rispetto delle precedenzae e delle distanze di sicurezza	3	Controllo con: - segnaletica attiva/passiva - Sistemi di controllo della velocità - Dossi artificiali	4	60	-	5	3	4	60	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia delle situazioni a rischio - Classificazione secondo altri strumenti urbanistici (PUT, PGT, etc) - Rif. 5, 7, 9, 10, 14, 15, 16, 17,18, 19, 20, 22, 26	-1
b	ME5	Complessità del campo Visivo e Conflitti	Complessità Visione Ottimale e ridotte Condizioni conflittuali	Su 100 Incidente: - scontro laterale o frontale (52,9%) - tamponamento (21,5%) - sbandamento e uscita (9,8%) - investimento di pedone (9,1%) - urti con ostacoli (4,4%)	5	- Elevate velocità consentite in relazione al tipo di strada - Alterazione della percezione, distrazioni, abbagliamenti - Bruschi rallentamenti e/o traffico discontinuo anche misto - Ridotta percezione degli ostacoli e ridotti tempi di reazione in tracciati articolati - In/out secondari non regolati e mancato rispetto delle precedenzae e delle distanze di sicurezza	4	idem	4	80	-	5	4	4	80	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia delle situazioni a rischio - Classificazione secondo altri strumenti urbanistici (PUT, PGT, etc) - Rif. 5, 7, 9, 10, 14, 15, 16, 17,18, 19, 20, 22, 26	0

Categoria di progetto: ME5

3b Situazioni riscontrate in condizioni di traffico ridotto:

Condizioni di traffico:

- Traffico ridotto al 25% rispetto al pieno regime

Desc. AMBITO			EFFETTI			CAUSE		RILEVAZIONE		RPM	Azioni correttive	Nuovo RPM				Note - Bibliografia	Classe
Rif.	Ambito	Parametro di Influenza	Potenziali Problemi	Effetti	Conseguenze S	Cause e Consecause	Frequenza O	Controlli attuali nel processo	Misurabilità D			S	O	D	RPM		
a	ME5	Traffico ridotto del 25%	Complessità Visione Ottimale e ridotte Condizioni conflittuali	Incidente tipo: - Singolo per perdita del controllo del mezzo, - Tamponamento multiplo: sbandamenti, cambi di corsia, svolte - Con veicoli lenti (cicli e motocicli) o pedoni	5	Traffico quasi nullo o seconda fascia notturna (ore 23-5). - Elevate velocità ammesse e mancato rispetto delle precedenze - Ridotta percezione, distrazione, abbagliamenti - In/out secondari non regolati - Alterazioni artificiali della percezione e dei riflessi (Alcool, sonno), e riduzione dell'attenzione	3	Controllo con: - segnaletica attiva/passiva - Sistemi di controllo della velocità - Dossi artificiali	4	60	5	3	4	60	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidenti traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	-1	
b	ME6	Traffico ridotto al 25%	Complessità Visione Ottimale e ridotte Condizioni conflittuali	Incidente tipo: - Singolo per perdita del controllo del mezzo, - Tamponamento multiplo: sbandamenti, cambi di corsia, svolte - Con veicoli lenti (cicli e motocicli) o pedoni	6	Traffico quasi nullo o seconda fascia notturna (ore 23-5). - Elevate velocità ammesse e mancato rispetto delle precedenze - Ridotta percezione, distrazione, abbagliamenti - In/out secondari non regolati - Alterazioni artificiali della percezione e dei riflessi (Alcool, sonno), e riduzione dell'attenzione	3	idem	4	72	6	3	4	72	- Osservazione diretta - Verifica con gli organi di polizia maggiori incidenti traffico notturno - Rif. 5, 7, 13, 16, 20, 24	0	

Categoria di esercizio (traffico al 25%) sino a:

ME6

Conclusioni:

Per installazioni su strade di classe ME3b con complessità del campo visivo elevata e situazione di elevata conflittualità è preferibile non declassare l'ambito da illuminare.

Categoria di PROGETTO: ME3b

Categoria di ESERCIZIO (al 50% di traffico): ME4b

Categoria di ESERCIZIO (al 25% di traffico): ME5

Per installazioni su strade di classe ME3b con complessità del campo visivo normale e situazione di normale di conflittualità si deve declassare di una categoria l'ambito da illuminare.

Categoria di PROGETTO: ME4b

Categoria di ESERCIZIO (al 50% di traffico): ME5

Categoria di ESERCIZIO (al 25% di traffico): ME6*

Per installazioni su strade di classe ME3b con complessità del campo visivo ottimale e situazione di modesta conflittualità si deve declassare di due categorie l'ambito da illuminare.

Categoria di PROGETTO: ME5

Categoria di ESERCIZIO (al 25% di traffico): ME6*

Categoria di PROGETTO: ME5

ELENCO VIE

VIA GRAVA
VIA DEI COMIS
VIA DEL MULINO
VIA LA GROTTA
VIA S. ANDREA
VIA DOLADA
VIA BELVEDERE
VIA PORTICI
VIA SCALETTE
VIA LA VIOLA
VIA CAVOUR
VIA A. DE GASPERI
VIA DELLE RIVE
VIA DELLE ORTE
FRAZ. VALZELLA
VIA CASTELLO
VIA AL LAGO
VIA N. SAURO
VIA G. VERDI
VIA CESARE BATTISTI
VIA G. MARCONI
VIA GRAVE FORNACI
VIA COSTA GARIBALDI
LOC. PRA' NOAL
VIA GENERAL CANTORE
VIA DANTE ALIGHIERI
VIA CANSIGLIO
VIA I MAGGIO
VIA 2 GIUGNO
VIA CALLE BASTIANI

Categoria di PROGETTO: ME4b

ELENCO VIE

Categoria di PROGETTO: ME3b

ELENCO VIE

Categoria di PROGETTO: ME5

ELENCO VIE

LOC. SOMMACOSTA

VIA VENEZIA

VIA TRIESTE

LOC. VALTURCANA

ALLEGATO 3b - BIBLIOGRAFIA DI RIFERIMENTO ANALISI DEI RISCHI

Rif.	ARGOMENTO	Classificazion	Riduzione di flusso	Criminalità	Altro	Titolo	Rif.
1	LUCE BLU				x	Circadian Rhythms: Influence of Light in Humans Ocular lens transmission as a function of age.	Encyclopedia of Neuroscience (2009), vol. 2, pp. 971-988
2	LUCE BLU				x	Spectral characteristics of asphalt road aging and deterioration: implications for remote-sensing applications	© 2005 Optical Society of America
3	LUCE BLU				x	Influence of Pavement Reflectance on Lighting for Parking Lots	PCA R&D Serial No. 2458 ©Portland Cement Association 2005
4	LUCE BLU				x	Effets sanitaires des systèmes d'éclairage utilisant des diodes électroluminescentes (LED)	ANSES - October 2010
5	SICUREZZA	x	x			Etude de sécurité comparative sur les autoroutes de rase campagne du Nord-Pas de Calais, avec ou sans éclairage	Ministero dei trasporti, dell'ambiente e del Turismo Francese A16 - 15 Janvier 2007
7	SICUREZZA	x	x			Le statistiche degli incidenti stradali in Italia dagli anni trenta ad oggi	ISTAT - 2011 e Automobil Club d'Italia
8	CRIMINE	x		x		Marchant, PR (2010) Have new street lighting schemes reduced crime in London?	Radical Statistics Issue 104 - Paul R Marchant
9	SICUREZZA	x				Marchant, PR (2010) What is the contribution of street lighting to keeping us safe? An investigation into a policy.	Radical Statistics 102 / 32-42
10	ROTATORIE	x			x	Statistique au Royaume-Uni sur l'efficacité de l'éclairage des ronds- points	numéro de juin/juillet 1995 de la revue "The Lighting Journal", les auteurs R. G. Jacoby
11	CRIMINE	x		x		Effects of improved street lighting on crime: a systematic review	Home Office Research, Development and Statistics Directorate August 2002
12	CRIMINE	x		x		Marchant, PR (2005) Evaluating area-wide crime-reduction measures. Significance 2 63-65	Radical Statistics 102 / 32-42
13	REGOLAZIONE		x			60 Piani della luce Flussi di traffico in funzione dell'orario e del tipo di strada	CV Diego Bonata Giu 2014
14	SICUREZZA	x				Trafic et sécurité sur les routes et autoroutes de Wallonie, Données et commentaires	Les cahiers du MET, collection " Trafics " n°15, décembre 2002, 103 pp. http://routes.wallonie.be/listePublication.do?action=1&shortId=4
15	SICUREZZA	x				Omeostasi del rischio negli incidenti stradale	Professor Gerald J. S. Wilde, a professor emeritus of psychology at Queen's University, Kingston, Ontario, Canada

ALLEGATO 3b - BIBLIOGRAFIA DI RIFERIMENTO ANALISI DEI RISCHI

Rif.	ARGOMENTO	Classificazion	Riduzione di flusso	Criminalità	Altro	Titolo	Rif.
16	REGOLAZIONE	x	x			Safety Effects of Reducing Freeway Illumination for Energy Conservation.	Accident Analysis and Prevention, 40(5), 1773-1780 Monsere, C., and Fischer, E. (2008)
17	SICUREZZA	x				Relationship Between Illumination and Freeway Accidents	Box, P.C. (1970) IERI Project 85-67 Illuminating Research Institute, New York April, pp. 1-83.
18	REGOLAZIONE	x				Comparison of Accidents and Illumination	9. Box, P.C. (1972) Highway Research Record 416, pp.1-9
19	ROTATORIE	x			x	A Research on Interrelation Between Illuminance at Intersections and Reduction in Traffic Accidents	Oya, H., Ando, K., and Kanoshima, H. (2002) "A Research on Interrelation Between Illuminance at Intersections and Reduction in Traffic Accidents." J. Light & Vis. Env., 26(1) pp.29-34
20	REGOLAZIONE	x	x			Risk factors for fatal road traffic accidents in Udine, Italy. Accident Analysis and Prevention, 34, 71-84	Valent, F., Schiava, F., Savonitto, C., Gallo, T., Brusaferrò, S., & Barbone, F. (2002)
21	REGOLAZIONE		x		x	Visibility research for road lighting based on a dynamic situation.	Van Bommel JM, Tekelenburg J. Lighting Research and Technology 1986; 18: 37-39.
22	PEDONALI	x			x	The Twilight Envelope: A User-Centered Approach to Describing Roadway Illumination at Night	Andre, J.T., and Owens, D.A. (2001). Human Factors, 43, 620-630.
23	PEDONALI	x			x	Risk compensation – the case of road lighting	Assum, T., Bjørnskau, T., Fosser, S., Sagberg, F., 1999. Accident Analysis and Prevention 31, 545-553
24	REGOLAZIONE		x			Guidance for the Removal of Road Lighting	Interim Advice Note 167/12, July 2012.
25	REGOLAZIONE		x		x	Fixed roadway lighting: the effect of lighting geometry and photometry on target visibility and driver comfort	Mace DJ, Porter RJ. Proceedings of the 83rd Transportation Research Board Annual Meeting, Washington: TRB, 2004.
26	SICUREZZA	x				Estimating Safety by the Empirical Bayes Method: A Tutorial	
27	CRIMINE	x			x	Preventing crime: What works, what doesn't, what's promising. A report to the United States Congress	Sherman, L. W., Gottfredson, D., MacKenzie, D., Eck, J., Reuter, P. and Bushway, S. (1997). Prepared for the National Institute of Justice. Maryland: University of Maryland at College Park, Department of Criminology and Criminal Justice.
28	PEDONALI	x			x	Pedestrian Friendly Outdoor Lighting	PNNL-23085 Prepared for the U.S. Department of Energy - under Contract DE-AC05-76RL01830 NJ Miller TK McGowan, RN Koltai - December 2013