

## Progettazione illuminotecnica degli attraversamenti pedonali

### SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente specifica tecnica fornisce linee guida e prescrizioni per la progettazione illuminotecnica degli impianti per illuminazione dell'attraversamento pedonale in strade con traffico motorizzato e nel campo di applicazione della norma **UNI 11248**.

| Strada | Categoria illuminotecnica zona di studio per l'attraversamento pedonale |
|--------|---|
| M1     | -   |
| M2     | EV1 (50 lux min.)   |
| M3     | EV2 (30 lux min.)   |
| M4     | EV2 (30 lux min.)   |
| M5     | EV3 (10 lux min.)   |
| M6     | EV3 (10 lux min.)   |

### TERMINI E DEFINIZIONI

#### Zona di attesa

Tratto adiacente alla carreggiata ove il pedone staziona in attesa di attraversare la strada.

Nota: ad esempio la parte del marciapiede confinante con la carreggiata in prossimità di un attraversamento pedonale è una zona di attesa.

#### Zona di attraversamento

Tratto trasversale della carreggiata ove il pedone transita per attraversare la strada.

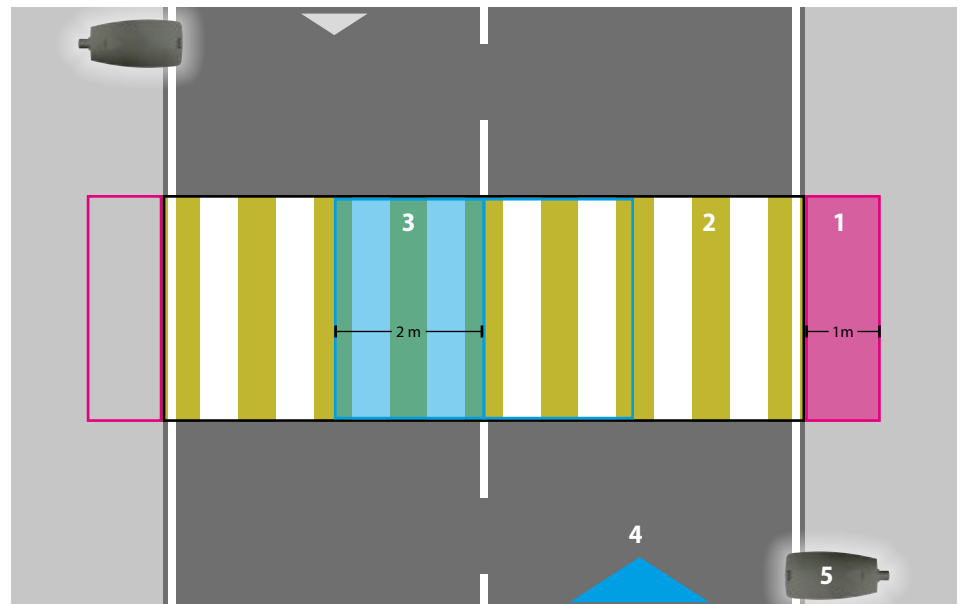
Nota: le strisce pedonali sono la zona di attraversamento.

#### Zona di presa in carico

Nelle strade a doppio senso di marcia, parte della zona di attraversamento nella corsia con senso di marcia opposto a quello preso come riferimento, ove il pedone, in movimento, deve essere visto.

Sono evidenziate le parti relative al senso di marcia della corsia di destra:

1. zona di attesa
2. zona di attraversamento
3. zona di presa in carico
4. corsia di marcia
5. corpo illuminante



## GRIGLIA DI CALCOLO

La griglia di calcolo è composta da una serie di punti lungo l'asse trasversale della strada, passante per il centro della zona di studio dell'attraversamento pedonale, che hanno un'interdistanza costante non superiore a 1m, tutti i punti sono su un piano ad altezza di 1m rispetto al piano stradale.

Devono essere considerati ulteriori 4 punti, 2 sono piazzati ai vertici esterni della zona di attesa e altri 2 ai due vertici esterni della zona di presa in carico (rispetto alla linea che separa i due sensi di marcia).

Tutti questi punti misurano un illuminamento verticale e dovranno quindi essere orientati verso il traffico in avvicinamento.

Il valore di illuminamento verticale minimo dei punti sull'asse deve essere pari o superiore a quello della categoria prescelta mentre quello dei 4 punti esterni deve essere maggiore o uguale al 15% del valore minimo ottenuto sui punti in asse.

## AREA DI MISURAZIONE

### Strade a doppio senso di circolazione

Partono dal limite destro della zona di attesa a destra rispetto al senso di marcia preso come riferimento e terminano al limite sinistro della zona di presa in carico, riferita al senso di marcia preso come riferimento.

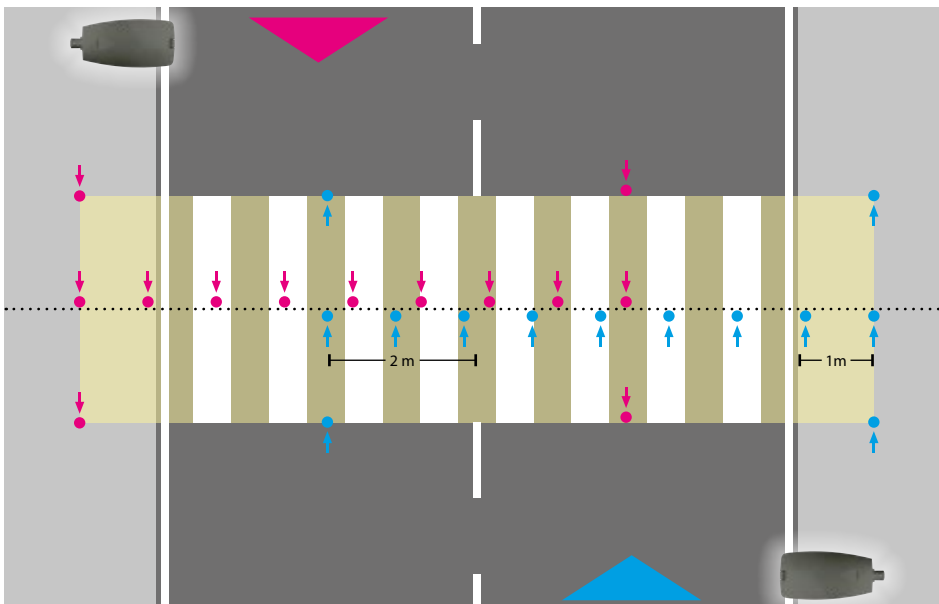
### Strade a senso unico di circolazione

Partono dal limite destro della zona di attesa a destra e terminano al limite sinistro della zona di attesa a sinistra rispetto al senso di marcia.

## REGOLE PER L'ILLUMINAZIONE SU RICHIESTA

Alla richiesta del pedone, viene attivato un incremento nei livelli di illuminazione, pari almeno a una categoria illuminotecnica (prospetto 1), per rendere maggiormente percepibile l'attraversamento pedonale e il pedone stesso al guidatore dell'eventuale veicolo incrociante.

Nel caso in cui la categoria di partenza sia EV1 l'incremento minimo sarà del 50%.



## SEGNALETICA COSPIQUA

La segnaletica cospicua rappresenta un ulteriore mezzo per segnalare all'automobilista la presenza dell'attraversamento pedonale soprattutto durante il giorno:

- **Segnaletica retroilluminata** classe minima **L2** secondo **UNI EN 12899-1**
- **Segnaletica lampeggiante** classe minima **L8M** (se di dimensioni pari a 90x90 cm) o **L2H** (se di dimensioni pari a 60x60 cm) secondo **UNI EN 12352**.