

COMUNE DI CORREZZANA

Provincia di Monza e Brianza



**Completamento pista ciclopedonale
da Via Principale a Via Resegone - II° LOTTO**

Progetto definitivo/esecutivo

RELAZIONE TECNICA

L'IMPRESA

IL RESPONSABILE DI PROCEDIMENTO

IL PROGETTISTA



COMUNE DI CORREZZANA

PISTA CICLOPEDONALE DA VIA PRINCIPALE A VIA RESEGONE
PROGETTO DEFINITIVO/ESECUTIVO II° LOTTO

1.	PREMESSA	pag. 3
2.	OBIETTIVI	pag. 3
3.	NORMATIVA DI RIFERIMENTO	pag. 3
4.	INQUADRAMENTO TERRITORILE ED URBANISTICO DEI LUOGHI	pag. 4
5.	PREFATTIBILITA' AMBIENTALE	pag. 5
6.	ASPETTI GEOLOGICI E GEOTECNICI	pag. 6
7.	PIANO PARTICELLARE PER DISPONIBILITA' DELLE AREE	pag. 6
8.	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E CARATTERISTICHE TECNICHE	pag. 6
9.	SEGNALETICA	pag.10
10.	CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE	pag.10
11.	INDICAZIONI RELATIVE AD ACCESSIBILITA', UTILIZZO E MANUTENZIONE DELLE OPERE	pag.10
12.	INDICAZIONI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEL PIANO DI SICUREZZA	pag.10
13.	ANALISI ECONOMICA	pag.10
14.	ELENCO DOCUMENTAZIONE ED ELABORATI GRAFICI	pag.11

1. PREMESSA

Il progetto nasce dalla forte esigenza di mettere in sicurezza un percorso che vedrebbe numerosissimi frequentatori, ciclisti e pedoni che attualmente lo percorrono in quanto via di comunicazione dal centro abitato verso le zone più tranquille di campagna.

Si tratta infatti di realizzare un percorso ciclopeditonale adiacente la sede stradale, in sede propria, che nel suo primo tratto partirà dalla Piattaforma ecologica per arrivare all'incrocio della Via Resegone in località "Spasigiada", per poi potersi collegare alla pista ciclabile esistente nel Comune di Casatenovo in località Frazione Porrinetti.

L'Amministrazione Comunale di Correzzana (MB) nell'ambito della programmazione delle opere pubbliche ha inserito la realizzazione di questo tratto (denominato Lotto II) in quanto ritiene l'intervento strategico proprio per la sicurezza stradale, avendo come obiettivo futuro la programmazione di un secondo tratto (denominato Lotto I) che completerà la pista arrivando all'Acquedotto.

A tal fine si è proceduto ad individuare le esigenze e i vincoli normativi ed esecutivi da considerarsi durante l'elaborazione del progetto.

2. OBIETTIVI

La realizzazione dell'itinerario ciclabile rappresenta un'opportunità di valorizzazione Ambientale rientrante in un più ampio discorso legato ad una forma di fruizione "culturalmente evoluta" del territorio contribuendo così alla sua crescita complessiva.

L'Amministrazione Comunale si è data come principali tre obiettivi: l'integrazione della nuova infrastruttura nell'ambiente che attraversa, la possibilità di sviluppare una rete ciclabile organica ed estesa e la possibilità di offrire la massima fruizione ed accessibilità assicurando ai cittadini la mobilità sul territorio Comunale in piena sicurezza.

Ciclisti e pedoni quotidianamente percorrono quel tratto di strada che, privo di marciapiede, resta di indubbia pericolosità.

3. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Per quanto riguarda gli aspetti tecnici ed i contenuti progettuali esso fa riferimento alla normativa vigente, in particolare:

- Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - "Nuovo Codice della Strada";
- Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 - "Regolamento di esecuzione ed attuazione del N.C.S.
- Direttive Ministeriali per "Redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" (G.U. n. 146 del 24 giugno 1995) per l'applicazione, in ambito urbano, delle disposizioni contenute nell'art. 36 del Codice della Strada;
- Decreto Ministeriale 30 novembre 1999 n. 557 - "Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili";
- Decreto Ministeriale 5 novembre 2001 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- Decreto Ministeriale 19 aprile 2006 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali";
- Decreto Legislativo 15 marzo 2011 n. 35 - "Gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali";
- Decreto Ministeriale 2 maggio 2012, n.137 - "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali".

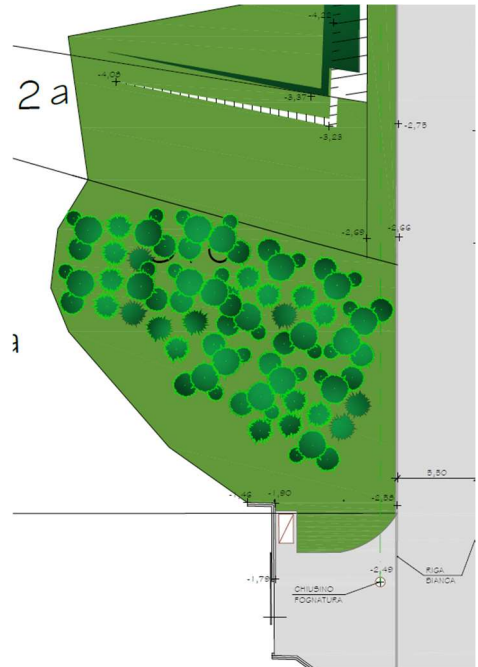
4. INQUADRAMENTO URBANISTICO E TERRITORIALE DEI LUOGHI

Il tratto di strada interessato dall'intervento parte dall'incrocio fra la Via Resegone e la Via Stelvio e si sviluppa verso l'abitato di Correzzana e, in questo primo tratto di progetto (Lotto 2), si ferma alla piazzola Ecologica Comunale.

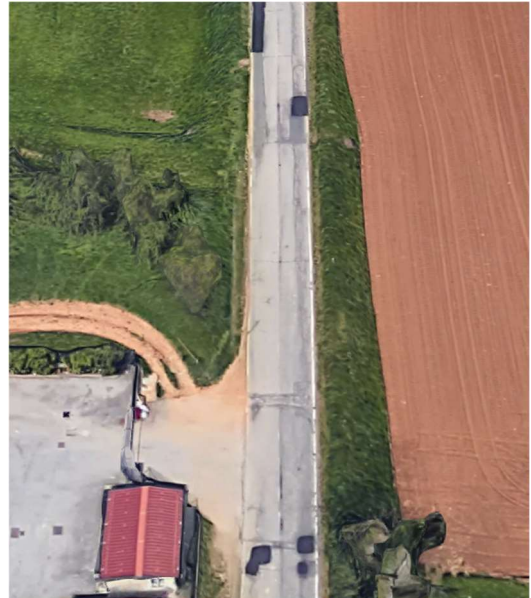
Di seguito il rilievo piano altimetrico per una migliore identificazione ed illustrazione dello stato del luogo



VIA RESEGONE ANGOLO VIA STELVIO



VIA STELVIO -PIAZZOLA ECOLOGICA

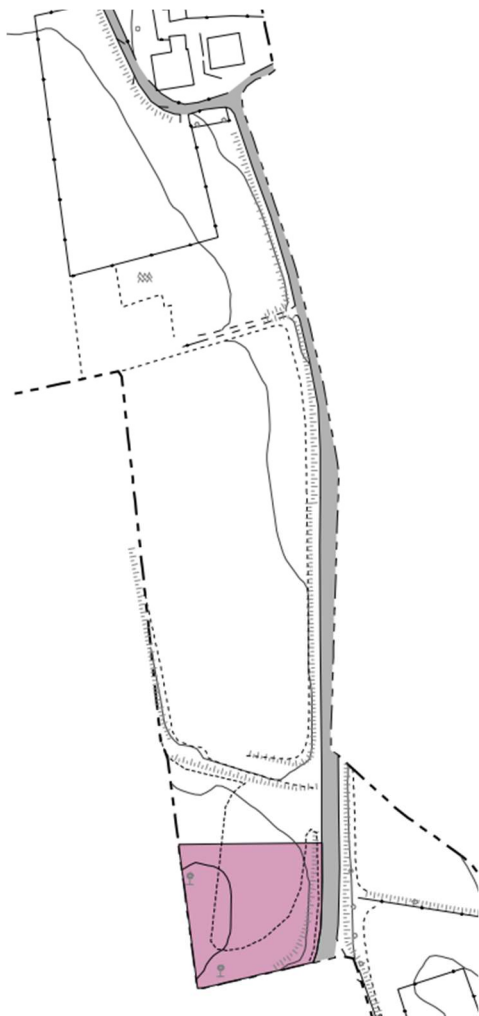


5. PREFATTIBILITA' AMBIENTALE

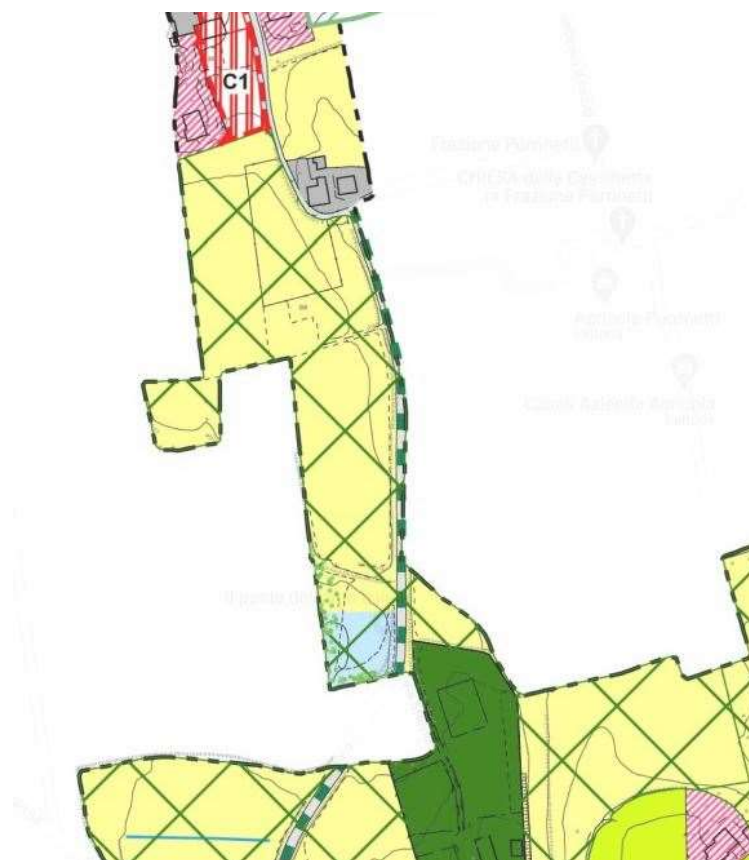
Dall'esame dello strumento urbanistico vigente (PGT), gli interventi previsti in progetto risultano pienamente compatibili con la pianificazione territoriale indicata nel Piano dei Servizi ed integrati nella rete di mobilità protetta.

Non si evidenziano vincoli urbanistico-territoriali, paesistico-ambientali e storico-archeologici sulle aree oggetto di intervento, così come non vi sono altri impedimenti dettati dalla natura dei terreni e dalla presenza di particolari impianti e sottoservizi.

Relativamente all'inserimento urbanistico le opere si situano sulle aree destinate alla mobilità urbana.



ESTRATTO DAL PIANO DELLE REGOLE



ESTRATTO PGT

6. ASPETTI GEOLOGICI E GEOTECNICI

Trattandosi di lavori e opere per la maggior parte riconducibili a sistemazioni microurbanistiche del suolo che non comportano né particolari problemi di consolidamento statico del terreno, né scarichi puntuali, si è ritenuto superfluo l'espletamento di indagini geologiche e geotecniche.

7. PIANO PARTICELLARE PER DISPONIBILITÀ DELLE AREE

Gli interventi sono condotti su aree di proprietà comunali in fregio alle viabilità di competenza nonché su aree di proprietà privata.

E' stato quindi redatto l'allegato Piano Particellare di esproprio composto da elaborato grafico su base catastale e dall'elenco particellare con l'individuazione delle aree da assoggettare ad esproprio, l'indicazione della ditta risultante agli atti catastali e la misura dell'indennità presunta. Per l'acquisizione delle aree private si dovranno attivare le procedure previste dal TT.UU. sugli espropri.

6

8. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E CARATTERISTICHE TECNICHE

Il tracciato, che si snoda a margine della Strada Comunale Via Stelvio per un tratto lungo circa 258 ml., sarà realizzato sull'attuale banchina sterrata sul lato ovest del tratto interessato e sarà delimitato dal sedime stradale esistente attraverso un sistema di spartitraffico costituito da manufatti in CLS dello spessore di cm.20 e di cm. 40 di altezza di cui 20 cm fuori terrae lunghezza cm.100 posti longitudinalmente al percorso.

Il calibro netto del percorso ciclopedonale pari a ml. 2.00 avrà poi una ulteriore delimitazione verso i campi costituita da un cordolo in cemento alto 20 cm. e largo 20 cm che risulta essere la parte terminale fuori terra del muro di contenimento del terreno. Su questo cordolo verrà installata una palizzata in legno modulare a protezione del dislivello esistente fra il sedime stradale ed i campi .

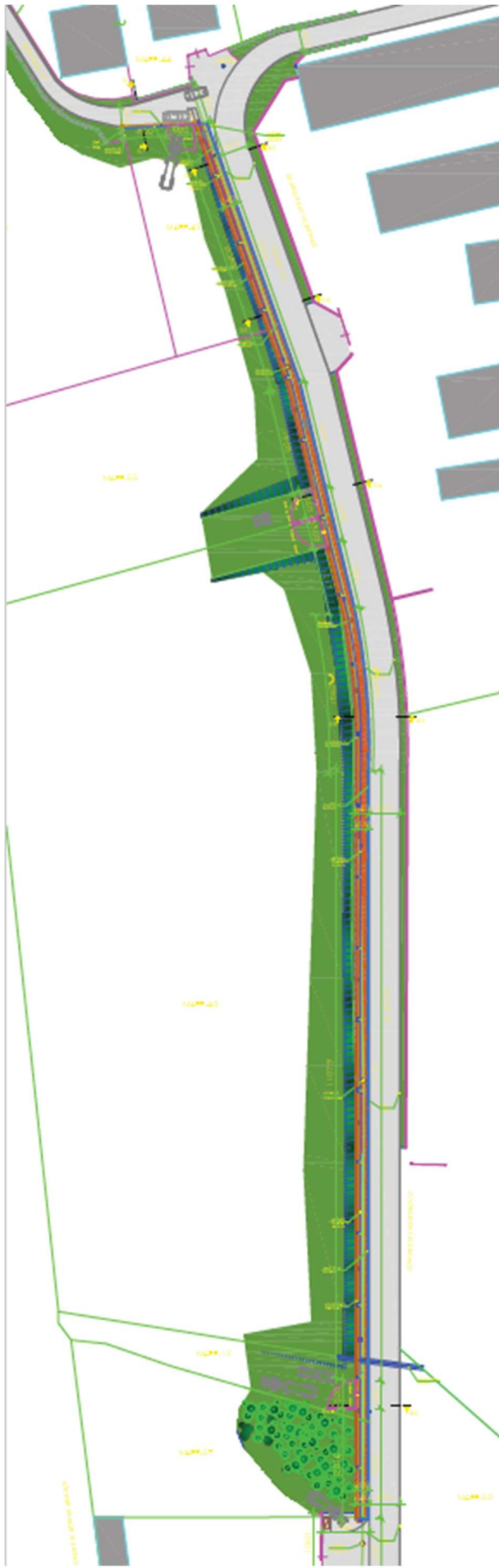
La nuova pavimentazione sarà realizzata in massetto di calcestruzzo con finitura in conglomerato bituminoso (tappetino d'usura) di colore rosso.

Sono inoltre previste alcune interruzioni in prossimità degli attraversamenti dei mezzi che devono accedere all'interno dei campi coltivati.

La pendenza longitudinale varia lungo il tracciato e si mantiene comunque mediamente entro il 1% seguendo quella della Via Stelvio; la pendenza trasversale, anch'essa variabile ed in alcuni punti relativamente accentuata, è stata definita al fine di permettere un adeguato scorrimento delle acque piovane, evitando compluvi che possano formare ristagni d'acqua.

Ad intervalli regolari fra i manufatti cementizi e fra il cordolo sono previsti stacchi che consentiranno il drenaggio della pista convogliando l'acqua in alcuni nuovi pozzetti collegati alla rete fognaria esistente. Verranno altresì posizionati ogni circa 6 metri dei paletti in acciaio con strisce catarifrangenti per una migliore distinzione fra sedime stradale e pista ed ogni ca. 25 metri , lungo il lato sui campi, dei pali di illuminazione completi di cavidotti in PVC e pozzetti in CLS con chiusini in ghisa sferoidale. Tali pali copriranno con il loro fascio di luce anche la carreggiata stradale attualmente sprovvista.

Le opere sopraindicate risultano meglio dettagliate e descritte negli elaborati allegati, che del progetto fanno parte integrante.



TRACCIATO DI PROGETTO

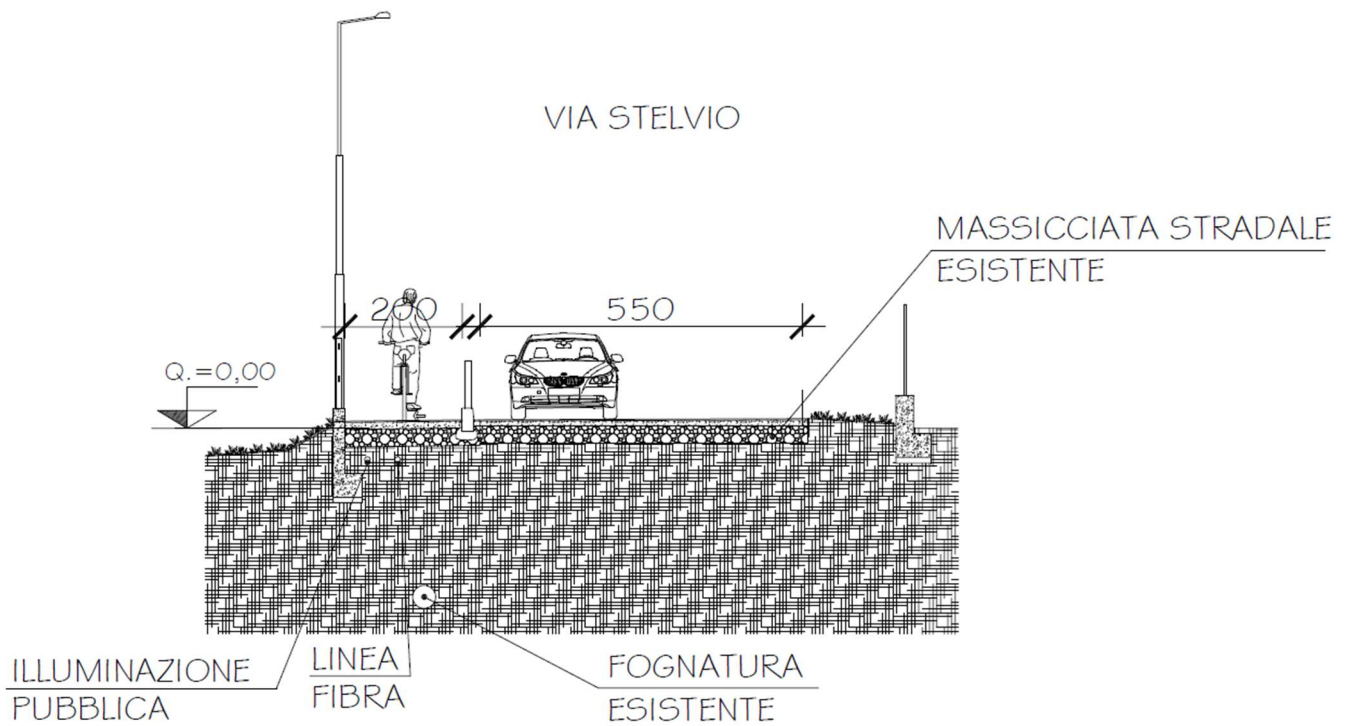




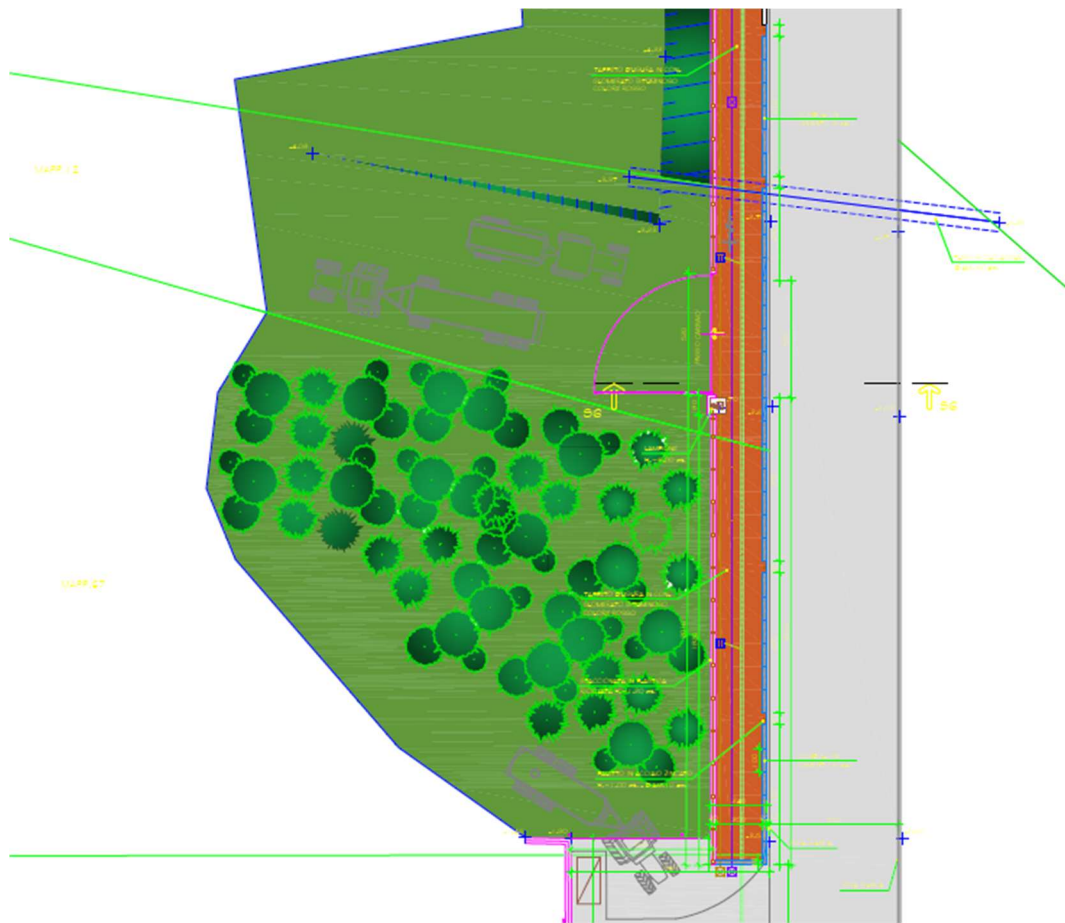
LEGENDA

- ILLUMINAZIONE PUBBLICA
- RETE ACQUE METEORICHE
- FOGNATURA ESISTENTE
- TELECOM
- ENEL
- FIBRA
- GAS
- PALO ILLUMINANTE
- CAMERETTA DI SPEZIONE
- GRIGLIA A CADITOIA
- POZZETTO LINEA FIBRA
- 0,05 QUOTA STRADA
- SENSO DI MARCIA

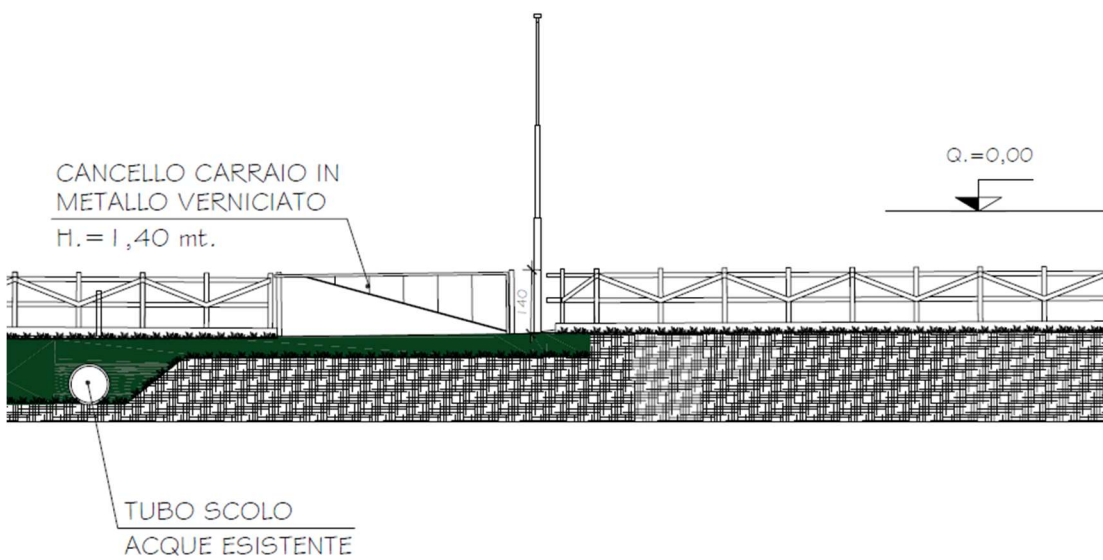
PIANTA DELLA PISTA ALL'ANGOLO DI VIA RESEGONE CON VIA STELVIO



SEZIONE DELLA PISTA SULLA VIA STELVIO



PIANTA DELLA PISTA IN PROSSIMITA' DELLA PIAZZOLA ECOLOGICA



SEZIONE LUNGO LA PISTA IN PROSSIMITA' DI UN INGRESSO CARRAIO

9. SEGNALETICA

La pista ciclabile sarà provvista della specifica segnaletica verticale di cui ai commi 9 e 10 dell'art. 122 del d.P.R. nr. 495/1992 all'inizio e alla fine del percorso, dopo ogni interruzione e dopo ogni intersezione (art.10, comma 1 REG). Il segnale PISTA CICLABILE sarà posto all'inizio della pista riservata alla circolazione dei veicoli e sarà ripetuto ad ogni interruzione o dopo le intersezioni (art.122 comma 9 lettera b REG). La fine dell'obbligo dei segnali di cui al comma 9 deve essere indicata con analogo segnale barrato obliquamente da una fascia rossa (art.122 comma 10 REG).

Sulla superficie orizzontale, ad opportune distanze, verranno apposti i simboli identificanti la pista.



10. CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE

VEDI ALLEGATO

11. INDICAZIONI RELATIVE AD ACCESSIBILITA', UTILIZZO E MANUTENZIONE

Le opere sono state progettate con particolare riguardo all'accessibilità, al loro utilizzo ed alla manutenzione.

L'intervento consentirà il percorso agevole anche alle persone con difficoltà motoria grazie alla compattezza delle pavimentazioni ed alla dimensione trasversale adeguata anche al passaggio di carrozzine.

L'utilizzo maggiore è previsto per gli utenti con bicicletta e per i pedoni.

Compatibilmente con il livello di approfondimento progettuale è possibile assicurare che tutte le opere (soluzioni funzionali, tipologie costruttive, materiali utilizzati) siano state progettate con particolare attenzione alla loro durabilità, alla facilità di manutenzione ed al contenimento dei costi di manutenzione.

12. INDICAZIONI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEL PIANO DI SICUREZZA

Le opere non presentano particolari problematiche in merito agli aspetti legati alla sicurezza.

Le lavorazioni ove prestare maggiori cautele sono quelle relative ai movimenti terra, alla costruzione della pista ciclabile lungo le strade più trafficate.

Già l'attuale progettazione tiene conto di soluzioni realizzative tali da ridurre i rischi per i lavoratori. Laddove è prevista l'esecuzione di opere che richiedono particolari cautele od approntamenti questi saranno affrontati nelle successive fasi progettuali, in particolare nella fase di progettazione esecutiva, con la redazione del Piano di Sicurezza e Coordinamento e del Fascicolo dell'Opera.

13. ANALISI ECONOMICA

VEDI ALLEGATO

14. ELENCO DOCUMENTAZIONE ED ELABORATI GRAFICI

- RELAZIONE TECNICA
- TAVOLA 1 - PGT, Estratto catastale, Vincoli e Sensibilità Paesistica
- TAVOLA 2 - Rilievo stato di fatto punti battuti e documentazione fotografica
- TAVOLA 3 - Pianta e sezioni stato di fatto e particolare A
- TAVOLA 4 – Pianta e sezioni stato di fatto e particolare B
- TAVOLA 5 – Pianta di progetto
- TAVOLA 6 - Pianta e sezioni progetto e particolare A
- TAVOLA 7 – Pianta e sezioni progetto e particolare B
- TAVOLA 8 – Pianta e sezioni confronto e particolare A
- TAVOLA 9 – Pianta e sezioni confronto e particolare B
- TAVOLA 10 – Pianta stralci 1 e 2 con sezioni
- TAVOLA 11 – Pianta stralcio 3 con sezioni
- TAVOLA 12 – Pianta urbanizzazioni e segnaletica
- TAVOLA 13 – Pianta aree da acquisire e tabella superfici
- CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE
- ANALISI ECONOMICA
- COMPUTO METRICO ESTIMATIVO
- ELENCO PREZZI
- QUADRO DI INCIDENZA DELLA MANODOPERA
- CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO
- SCHEMA DI CONTRATTO