

PROGETTO DEFINITIVO - 1^ VARIANTE

oggetto

Lavori di messa in sicurezza della S.S. 13 "Pontebbana" mediante la realizzazione di una rotatoria all'incrocio con via Barriera e di una controstrada di accesso alle proprietà commerciali lato nord, la ricalibratura di via Barriera e la realizzazione di una rotatoria lungo via dei Colli

località

Susegana (TV)

committente

FRATELLI LANDO S.P.A.

via degli Scrovegni, 1
31131 Padova (PD)

progettazione



mob-up s.r.l. - via Ferrovia, 28
31020 San Fior - TV - Italia
tel +39 0438 1710039
www.mob-up.it

direttore tecnico

pian. Marco Carretta

progettista

ing. Marcello Favalessa

collaboratori

ing. Davide Fasan

ing. Alice Lunardi

elaborato

DOCUMENTI

RELAZIONE GENERALE

A01

file

M19019001_A01_0.docx

commessa

MB2019020

rev	data	descrizione	redatto	verificato
00	06.12.2019	Prima emissione	DF	MF

INDICE

1. Premessa	4
1.1 Riferimenti normativi	5
2. Oggetto dell'intervento.....	5
2.1 Contenuti e geometria del progetto	6
2.2 Ambito A: interventi lungo la S.S.13.....	6
2.3 Ambito B: interventi lungo via Barriera	7
2.4 Composizione della sovrastruttura stradale	7
2.5 Smaltimento acque	8
2.6 Illuminazione pubblica.....	9
2.7 Segnaletica.....	9
2.8 Interferenze con proprietà private	10
3. Attestazione di conformità.....	10
4. Enti interessati per la realizzazione dell'intervento.....	10

RELAZIONE GENERALE

Lavori di messa in sicurezza della S.S. 13 "Pontebbana" mediante la realizzazione di una rotatoria all'incrocio con via Barriera e di una controstrada di accesso alle proprietà commerciali lato nord, la ricalibratura di via Barriera e la realizzazione di una rotatoria lungo via dei Colli
COMUNE DI SUSEGANA (TV)
PROGETTO DEFINITIVO - 1^ VARIANTE



INDICE DELLE FIGURE

Figura 1: Individuazione area di intervento	4
Figura 2: Individuazione ambiti di intervento	6
Figura 3: Illuminazione esistente lungo la S.S. 13	9

RELAZIONE GENERALE

1. PREMESSA

Il presente progetto riguarda delle opere site nel comune di Susegana ed in particolare:

- le modifiche infrastrutturali lungo la SS 13 "Pontebbana" nel tratto compreso tra il km. 44+400 ed il km. 45+400 e ricadente all'interno del centro abitato;
- il nuovo assetto di via Barriera;
- la nuova intersezione tra via Barriera e via dei Colli.

Tali opere ricadono all'interno del Piano Urbanistico Attuativo "Iperlando" e prevedono oltre alla ridefinizione della nuova viabilità anche la realizzazione di nuovi edifici, parcheggi e la sistemazione a verde delle aree rimanenti.

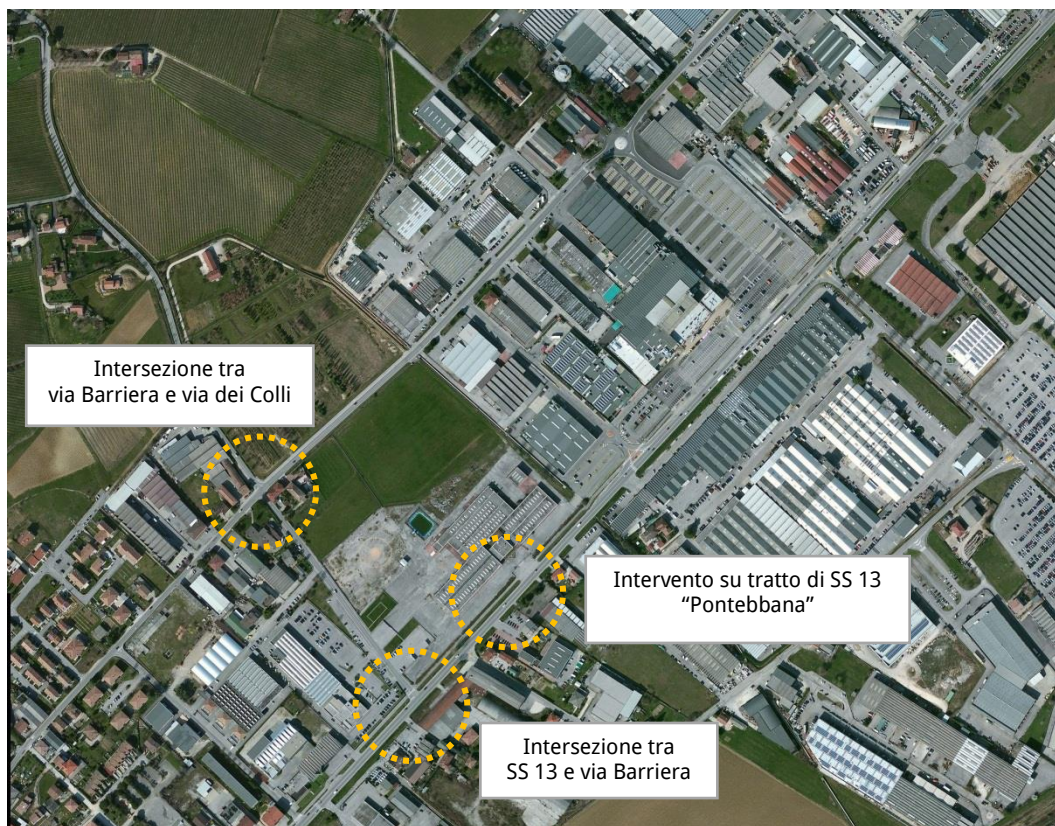


Figura 1: Individuazione area di intervento

1.1 Riferimenti normativi

Il presente progetto stradale risulta conforme al complesso delle leggi e normative tecniche vigenti.

Le principali Norme di riferimento per il presente progetto sono di seguito elencate:

- Decreto 05/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- Decreto 19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali";
- D.Lgs. 285/92 "Nuovo Codice della Strada";
- D.P.R. 495/92 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada";
- D.M. 30/11/1999 n. 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili";
- D.P.R. 24/07/1996 n. 503 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici";
- D.M. 10/07/2002 "Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento stradale temporaneo";
- Norme Tecniche C.N.R. 150/92 "Norme sull'arredo funzionale delle strade urbane";
- Norme C.N.R.-U.N.I. 10006/63 "Costruzione e manutenzione delle strade – Tecniche di impiego delle terre".

2. OGGETTO DELL'INTERVENTO

Come precedentemente accennato il seguente progetto riguarda la ridefinizione di due intersezioni attraverso l'inserimento di una rotonda sulla SS 13, tra via Barriera e via Conegliano. Attualmente tale intersezione è regolata con STOP e precedenza. Il progetto prevede anche una rotonda su via dei Colli all'intersezione con via Barriera.

Via Barriera verrà ricalibrata e, nel tratto in prossimità di via dei Colli disassata. Circa a metà dello sviluppo di via Barriera, sul lato nord ci sarà l'accesso al lotto oggetto del Piano Urbanistico "Iperlando".

Oltre a tali modifiche, per migliorare l'accesso alle attività commerciali poste a nord della SS 13, si è prevista una controstrada, separata dalla principale attraverso separazione attualmente già in parte realizzata fino al km 44+900.

Il progetto prevede inoltre l'inserimento lungo tutto il tratto interessato di una pista ciclopedonale, posta sempre lungo il lato nord e la realizzazione di attraversamenti pedonali per agevolare e rendere sicuri gli spostamenti dei pedoni tra le attività commerciali a nord e a sud della strada "Pontebbana".

L'intervento è così individuabile in due ambiti di intervento come riportato in Figura 2:

- Ambito A: riguarda gli interventi lungo la S.S. 13 "Pontebbana";
- Ambito B: riguarda gli interventi lungo via Barriera e l'intersezione tra questa e via dei Colli.

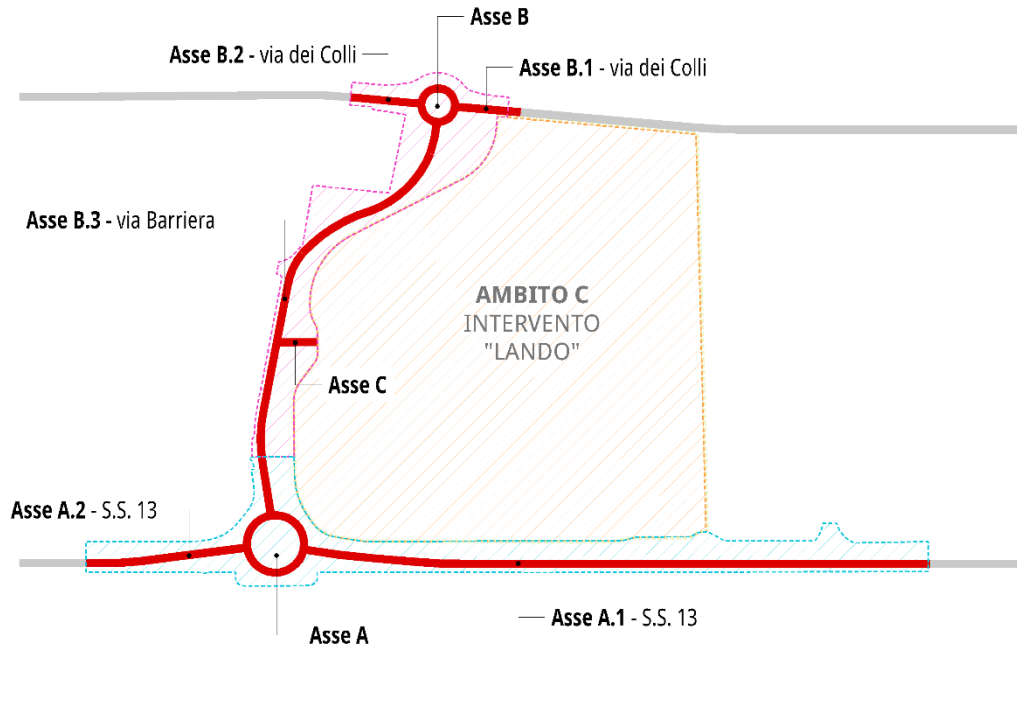


Figura 2: Individuazione ambiti di intervento

3. CONTENUTI E GEOMETRIA DEL PROGETTO

3.1 Ambito A: interventi lungo la S.S.13

La rotonda (Asse A) ha un diametro esterno misurato in corrispondenza della segnaletica di 48 m e la corona giratoria per ingressi a più corsie è di 9 m.

Viste le dimensioni del raggio tali rotonde sono denominate convenzionali e sono caratterizzate da banchina sormontabile dell'isola centrale con smolleri in porfido in analogia con quanto già realizzato in prossimità dell'intervento.

I bracci in ingresso hanno larghezza di 6 m nel caso di due corsie e di 3,50 m per quelli ad unica corsia; mentre i bracci di uscita hanno larghezza di 4,50 m.

Si sono realizzate banchine in sinistra di 0,75 m e quelle in destra, in corrispondenza delle isole spartitraffico di 0,50 m mentre quella in corrispondenza dell'isola centrale di 1,75 m.

I raggi di ingresso ed uscita hanno dimensioni tali da rendere agevoli le diverse manovre tenendo conto anche del transito dei mezzi pesanti.

In corrispondenza delle attività commerciali a nord della SS 13 si è realizzata una controstrada di larghezza 4,50 m aventi banchine di 0,50 m distanziata dalla strada principale da una separazione di larghezza pari a 1,00 m.

Lungo tutto l'intervento sulla S.S. 13 è prevista la realizzazione di una pista ciclo-pedonale della larghezza di 2,50 m in continuità con quanto già realizzato.

Su tale tratta di strada si trovano, una per senso di marcia, due fermate dell'autobus poste in carreggiata.

Il progetto prevede la realizzazione di un golfo di fermata per mettere in sicurezza la salita e discesa dei passeggeri e non contrastare la fluidità del traffico lungo la nuova controstrada.

Trovandosi in ambito urbano non si ricade all'interno delle dimensioni minime imposte dal Codice della Strada e dal suo Regolamento relativo alla lunghezza dei vari tratti che contraddistinguono le fermate in ambito extraurbano, ma il dimensionamento è comunque conforme a quanto stabilito ed è idoneo alla tipologia di mezzi che transitano su tale strada. In particolare, il tratto di fermata ha una lunghezza di 20 m e i due tratti di accesso ed uscita sono pari a 12 m, la larghezza della corsia riservata alla fermata è di 3,50 m.

Per l'attesa dei pedoni si sono ricavate delle apposite piazzole dotate di pensilina.

Inoltre, a valle della fermata posta a sud esistente, direzione Conegliano, si è posto un attraversamento opportunamente segnalato con rallentatori ottici e portale luminoso.

Per i dettagli tecnici si rimanda alle tavole di progetto.

3.2 Ambito B: interventi lungo via Barriera

Via Barriera (Asse B.3) verrà ricalibrata, mantenendo la sezione esistente nel primo tratto e disassata verso nord secondo tratto. Tale disassamento permetterà la realizzazione di una nuova intersezione lungo via dei Colli (Asse B). A metà dello sviluppo di via Barriera verrà realizzata la nuova strada di accesso al lotto oggetto al piano urbanistico "Iperlando" (Asse C).

L'asse B.3, via Barriera, avrà larghezza complessiva di 8,00 m con due corsie e di 3,50 m e banchine di 0,50 m. Lungo il lato nord verrà realizzato un nuovo marciapiede della larghezza di 1,50 m con finitura in calcestruzzo che termina in corrispondenza dell'asse C e si ricongiunge con la nuova pista ciclo-pedonale che verrà realizzata sullo stesso lato e più a nord. Tale pista avrà larghezza pari a 2,50 m in analogia con quella prevista lungo la S.S. 13 e quella esistente lungo via dei Colli. A separare la nuova pista ciclopedonale dalla viabilità motorizzata ci sarà un'area a verde di larghezza variabile.

La nuova intersezione a rotatoria tra via Barriera e via dei Colli prevista in progetto (Asse B) avrà diametro alla segnaletica esterna pari a 29 m. Tale nuova rotatoria dovrà essere realizzata con caratteristiche simili a quella già presente in via dei Colli: sarà provvista di anello parzialmente sormontabile in conglomerato cementizio armato con pendenza pari al 4%. La separazione con la pista ciclo-pedonale verrà realizzata con dei mini-New Jersey in calcestruzzo di altezza pari a 50 cm e larghezza pari a 57 cm.

3.3 Composizione della sovrastruttura stradale

Le opere in oggetto riguardano per la maggior parte la sede stradale esistente realizzata in conglomerato bituminoso.

Il pacchetto stradale previsto sulla rotatoria lungo la S.S.13 (Asse A):

- Strato di usura del tipo SMA (sp. 4 cm post-rullatura);
- Strato di binder tipo aperto (sp. 6 cm post-rullatura);
- Strato di base (sp. 12 cm);
- Strato di fondazione in misto cementato (sp. 20 cm);

- Strato di fondazione in Tout Venant (sp. 40 cm).

Per il rifacimento del manto stradale esistente sulla SS 13, si prevede invece la stesa dello strato di usura del tipo SMA previa fresatura dell'esistente per uno spessore di almeno 4 cm. Al di sotto saranno presenti il pacchetto bituminoso esistente e la fondazione stradale esistente.

L'ammorsamento tra la pavimentazione esistente e la nuova sede stradale verrà realizzata frapponendo una geogriglia per tutta la lunghezza dell'ammorsamento per una larghezza di almeno 1 metro.

La nuova pista ciclopedonale invece sarà così composta:

- Strato unico in conglomerato bituminoso chiuso (sp. 5 cm);
- Massetto in cls con rete $\Phi 8$ a maglia quadra 40x40 (sp. 15 cm);
- Finitura superficiale in misto granulare stabilizzato (sp. 5 cm);
- Fondazione stradale (sp. 40 cm).

In corrispondenza delle aiuole spartitraffico e delle isole centrali verrà realizzato un riempimento di cubetti in porfido per quanto riguarda la rotatoria A (SS 13) e in acciottolato per quanto riguarda la rotatoria B.

Il pacchetto stradale previsto sulla rotatoria lungo via Barriera (Asse B.3) e la rotatoria in via dei Colli (Asse B) sarà così composto:

- Strato di usura un conglomerato bituminoso (sp. 3 cm post-rullatura);
- Strato di binder tipo aperto (sp. 7 cm post-rullatura);
- Finitura superficiale in misto granulare stabilizzato (sp. 5 cm);
- Strato di fondazione in Tout Venant (sp. 40 cm).

Si rimanda, per ulteriori dettagli, alla tavola C06.

3.4 Smaltimento acque

Per quanto riguarda l'ambito A, la situazione relativa allo smaltimento delle acque meteoriche vede la raccolta attraverso il fossato per il lato sud della SS 13.

Lungo il lato nord, invece, la raccolta delle acque verrà effettuata attraverso caditoie a bocca di lupo posizionate sulla separazione tra la contro-strada e la S.S. 13. Le caditoie capiteranno gli afflussi meteorici alla condotta in calcestruzzo esistente del diametro interno di 1200 mm.

Lungo via Barriera la raccolta delle acque meteoriche avverrà tramite la rete esistente nel tratto più a sud. Nel tratto nord, invece, verranno realizzati dei fossi di guardia che convoglieranno le acque meteoriche in parte al fosso esistente lungo via dei Colli e in parte alla rete esistente scolante verso sud.

Nella situazione di progetto la situazione rimane inalterata, si prevedono dei tombinamenti in due brevi tratti per consentire gli allargamenti.

Per i dettagli si rimanda alla corrispondente tavola grafica e relazione di compatibilità idraulica.

3.5 Illuminazione pubblica

L'illuminazione dell'ambito A sarà da realizzarsi in analogia con quella già realizzata lungo la S.S. 13 come meglio specificato negli elaborati grafici e come da foto esemplificativa (Figura 3).



Figura 3: Illuminazione esistente lungo la S.S. 13

Il progetto prevede la verifica illuminotecnica al fine di stabilire le opportune armature per la nuova conformazione della sede stradale ed in corrispondenza delle rotatorie l'ideale verifica a seguito dell'inserimento di due torri faro nell'aiuola centrale.

L'illuminazione della rotatoria tra via Barriera e via dei Colli avverrà attraverso la realizzazione di una torre faro in analogia alla rotatoria esistente lungo via dei Colli.

Per i dettagli tecnici si rimanda alla relazione illuminotecnica allegata ed alle tavole di progetto corrispondenti.

3.6 Segnaletica

Per garantire adeguati standard di sicurezza, verranno installati i segnali stradali verticali, necessari a fornire le indispensabili prescrizioni ed informazioni agli utenti della strada, in corrispondenza delle nuove rotatorie, lungo la strada SS 13 di presegnalamento delle rotatorie stesse ed i portali luminosi in corrispondenza dell'attraversamento pedonale.

Oltre alla segnaletica richiesta è necessario posizionare in corrispondenza del nuovo percorso ciclopedonale l'opportuna cartellonistica di inizio e fine percorso.

Tutta la segnaletica stradale verticale sarà in lamiera di alluminio sciolata dello spessore di mm 25/10 e realizzata con pellicola rifrangente ad elevata efficienza (Classe 1).

Il progetto prevede infine la realizzazione di tutta la necessaria segnaletica orizzontale con vernice rifrangente bianca, in conformità a quanto previsto dal vigente Codice della Strada e relativo Regolamento di esecuzione e di attuazione.

Si rimanda alla specifica tavola relativa al posizionamento della segnaletica.

3.7 Interferenze con proprietà private

Per la realizzazione dell'intervento risulta necessario interessare delle proprietà private, per il dettaglio vedasi le tavole grafiche con la sovrapposizione catastale.

4. ATTESTAZIONE DI CONFORMITÀ

Il presente progetto risulta conforme alle vigenti disposizioni legislative e regolamentari in materia di eliminazione e superamento delle barriere architettoniche

5. ENTI INTERESSATI PER LA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

Nella realizzazione del progetto vanno interessati i seguenti Enti competenti nel territorio:

- ANAS spa;
- Comune di Susegana;
- Consorzio di Bonifica Piave;
- ASCOPIAVE spa;
- Piave Servizi;
- Telecom;
- Enel.