

COMUNE DI TRADATE



RELAZIONE GENERALE Allegato A del D.P.R. 207/2010

OGGETTO

Realizzazione rotatoria all'incrocio tra le vie Sopranzi, Melzi, Zara

COMMITTENTE

Città di Tradate

PROGETTO

Definitivo

CODICE CUP

C61B19000130004

CODICE CIG**RIF.**

1. PREMESSA

L'Amministrazione Comunale di Tradate, proseguendo nel programma in atto da molti anni volto alla riqualificazione della viabilità cittadina, intende per il triennio 2019-2021, dar corso ad alcuni interventi mirati al miglioramento della circolazione stradale, in particolare intende risolvere alcuni punti nevralgici del territorio cittadino.

La presente relazione intende illustrare il progetto di realizzazione di una nuova rotatoria stradale da collocare all'intersezione tra le vie Sopranzi, Melzi e Zara. Il nodo viario in oggetto, infatti, ricopre un ruolo fondamentale per la viabilità cittadina in quanto è posizionato in punto strategico per il raggiungimento di alcuni punti d'interesse valevoli sia a livello comunale che a livello sovra-comunale quale la scuola secondaria di primo grado paritaria "Paolo VI", l'I.I.S. Lodovico Geymonat, l'I.I.S. Don Lorenzo Milani, la sede distaccata del degli Istituti Clinici Scientifici Maugeri, nonché la strada di collegamento di tra Tradate ed Appiano Gentile. Nelle immediate vicinanze dell'intersezione è situato anche un parcheggio pubblico a servizio dell'adiacente chiesa parrocchiale di Santo Stefano.

2. STATO DI FATTO

Le intersezioni stradali oggetto di intervento sono ubicate nella zona nord/est dell'abitato di Tradate e disimpegnano il transito, con buona prevalenza di mezzi leggeri ed autobus da e per le i siti di interesse in premessa descritti, sulla direttrice sud/nord di Via Zara – Via Barbara Melzi con l'innesto est/ovest della Via Sopranzi. Attualmente l'incrocio presenta una situazione di transitorietà tra il vecchio incrocio regolamentato da lanterne semaforiche e la definitiva rotatoria, caratterizzato dalla presenza di new-jersey i quali delineano quasi fedelmente la geometria della futura rotatoria.

Lo stato di manutenzione della pavimentazione stradale risulta inadeguato derivante anche a seguito dei numerosi interventi effettuati per il posizionamento di tubazioni e condutture di sottoservizi.

Il nodo viario è attraversato giornalmente da elevati volumi di traffico che nelle ore di massima punta facevano registrare bassi livelli di servizio, quindi scarsa qualità della circolazione stradale, infatti, in corrispondenza dell'incrocio, si potevano registrare frequenti fenomeni di "formazione di code" di veicoli con inevitabili innalzamenti, dei tempi di percorrenza e della pericolosità delle manovre.

Per queste ragioni, si ritiene che l'introduzione di una rotatoria con regime di precedenza europeo in luogo dell'allora esistente impianto semaforico costituisce un miglioramento in termini di capacità di traffico. Le caratteristiche geometriche della soluzione proposta risultano condizionate dal contesto urbano con la presenza di fabbricati e recinzioni esistenti nonché delle cappelle religiose site in via Sopranzi.

La tipologia di intervento prescelta, con la riorganizzazione dell'attuale incrocio con un sistema rotatorio, garantisce una riduzione del tasso di incidentalità stradale e comporta un generale miglioramento della qualità della circolazione veicolare, innalzando i livelli di servizio delle vie affluenti e garantendo un aumento della sicurezza stradale.

FOTOGRAFIA ESISTENTE



3. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Nella definizione delle piattaforme stradali e dei criteri generali di tracciamento plano-altimetrico ci si è attenuti a quanto stabilito da:

- Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade – D.M. 5 Novembre 2001;
- Nuovo Codice della Strada – D.L. 30 Aprile 1992;
- Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada – D.P.R. 16 Dicembre 1992;
- Modifiche e integrazioni al Nuovo Codice della Strada – D.L. 10 settembre 1993;

Per quanto riguarda il tracciamento delle intersezioni si è fatto, invece, riferimento alle:

- Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali – D.M. 19/04/2006;
- Linee guida per la progettazione e la verifica delle zone di intersezione – Regione Lombardia.

4. PROGETTO

L'intersezione di progetto prevede una rotatoria a quattro bracci, con corona centrale a verde con arboratura di modesta entità. L'intervento non prevede un piano di esproprio in quanto il Comune ha già provveduto al reperimento delle aree necessarie per la realizzazione della nuova intersezione nonché la demolizione delle abitazioni poste tra la via Zara e la via Barbara Melzi le quali risultavano in contrasto con la nuova viabilità in progetto.

Il Progetto prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- 1) la costruzione di una rotatoria in luogo dell'incrocio a raso, all'intersezione tra le vie Sopranzi, Barbara Melzi e Zara , completa delle opere di canalizzazione (aiuole spartitraffico);

- 2) il rifacimento dell'impianto di illuminazione pubblica, in corrispondenza della rotatoria e lungo le direttrici afferenti all'intersezione, mediante installazione di nuovi centri luminosi a led;
- 3) l'adeguamento della rete di invaso e smaltimento delle acque meteoriche mediante il riposizionamento totale delle caditoie con recapito alla rete esistente con realizzazione di sistema di doppio scarico di troppo pieno;
- 4) la realizzazione di nuovi marciapiedi esterni alla rotatoria e modifica di quelli attuali
- 5) la realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati in ingresso alla rotatoria sui bracci della rotatoria provenienti da entrambe le direzioni della via Sopranzi e dalla via Zara ;
- 6) la predisposizione dei sottoservizi per l'interramento e l'ampliamento delle reti esistenti;

4.1 VERIFICA PRESTAZIONALE DELLA ROTATORIA

CARATTERISTICHE GENERALI DELLE ROTATORIE

La rotatoria è un tipo di sistemazione delle intersezioni a raso fra più strade, costituita da un anello stradale nel quale confluiscono i bracci della intersezione, il quale viene percorso dal flusso proveniente da ciascun braccio nel tratto compreso fra la sezione di immissione di quest'ultimo e quella del braccio di uscita. Caratteristica distintiva delle rotatorie rispetto ad altri tipi di intersezioni a raso è quella di non attribuire priorità ad alcuna delle strade che si intersecano: essa è pertanto particolarmente idonea in quelle situazioni in cui tali strade sono dello stesso livello gerarchico.

ANALISI DELLE ESIGENZE

La base del progetto per la realizzazione di una rotatoria stradale nasce dall'esigenza di riqualificare interamente l'area delle intersezioni stradali garantendo la maggior sicurezza possibile tra i veicoli in transito e quelli impegnati in manovre di immissione o disimpegno sulla direttrice principale est/ovest.

ASPETTI FUNZIONALI, ASPETTI ESTETICI, DI UTILIZZO E MANUTENZIONE

Le scelte progettuali hanno cercato di rispettare, sia dal punto di vista estetico sia dal punto di vista funzionale, gli altri manufatti stradali realizzati sul territorio comunale e predisponendo la struttura ad un miglior utilizzo possibile. Per garantire la facile manutenzione è previsto l'utilizzo di materiali e manufatti che non necessitano di particolari o specifici programmi di manutenzione.

ANALISI DELLA FATTIBILITÀ DELL'OPERA

Fattibilità ambientale e idrogeologica L'area oggetto di intervento per la realizzazione della rotatoria stradale è interessata da vincolo per la presenza di un Reticolo Idrico Minore denominato "Fosso Re" il quale attualmente risulta per la sua totalità intubato. Il progetto non prevede sovrastrutture che limitino la manutenzione e l'ispezione del manufatto esistente come riportato nella tavola dei sottoservizi esistenti.



D.D.P.- 14 – Repertorio dei Vincoli



R.I.M. - 08 sud

Fattibilità archeologica Al momento non si hanno dati che evidenziano la presenza di ritrovamenti di tipo archeologico

Conformità strumento urbanistico Le aree oggetto di intervento risultano destinate secondo il vigente PGT quali aree destinate alla viabilità, pertanto il progetto risulta conforme agli strumenti urbanistici vigenti.



P.D.R. 08

Accessibilità dell'area L'accessibilità della zona oggetto di intervento avverrà direttamente da vie pubbliche

Proprietà delle aree I lavori per la realizzazione della rotatoria interesseranno esclusivamente aree destinate già a sedime stradale, aree a verde e marciapiede già di proprietà dell'Amministrazione Comunale.

I mappali interessati dalle opere sono così censiti al Catasto Terreni:

Sez. Cens.	Foglio	Mappale	
TR	9	1552	ENTE URBANO
TR	9	1550	ENTE URBANO
TR	9	1547	AREA FABBRICATO DEMOLITO
-	-	-	SEDIME STRADALE

4.2 CARATTERISTICHE TECNICHE E GEOMETRICHE

Data la particolare conformazione delle intersezioni da disimpegnare, la rotatoria avrà una pianta di forma circolare con anello rotatorio di diametro esterno di m 28,00. Il calibro stradale relativo all'anello sarà formato da carreggiata stradale da m 7,00, anello semi-sormontabile da m 2,00 e isola centrale con raggio da ml. 5,00. L'anello rotatorio è completato da isole spartitraffico poste su tutti gli assi.

I lavori comporteranno l'esecuzione delle seguenti lavorazioni:

- rimozione della cartellonistica esistente e new jersey in plastica;

- demolizione della pavimentazione bituminosa;
- fresatura del manto di pavimentazione stradale esistente;
- formazione di scavo di sbancamento e cassonetto per nuova sede stradale;
- realizzazione di opere edili plinti, tubi vuoti e pozzetti per nuovo impianto di illuminazione;
- realizzazione di sottofondo in misto di cava e ghiaietto frantumato per cassonetto stradale;
- realizzazione di sottofondo in misto granulare cementato per rinforzo strutturale ai manti asfaltati della rotatoria e delle corsie di accesso e uscita dalla rotatoria;
- posa in opera di cordoli in pietra naturale per formazione anello centrale rotatoria stradale ed isole spartitraffico;
- posa in opera di cordoli in pietra naturale per formazione anello semi-sormontabile della rotatoria stradale e completamento tratto do marciapiede;
- realizzazione di massetto di sottofondo il cls gettato in opera per rotatoria stradale;
- formazione pavimentazione anello sormontabile in cubetti di luserna con sigillatura in boiaccia di cemento;
- formazione isola centrale rotatoria stradale e nuovi spartitraffico in cubetti di luserna con sigillatura in boiaccia di cemento;
- asfaltatura anello rotatorio e tratti rettilinei con tout-venant bitumato, binder e tappetino d'usura;
- realizzazione di massetto di sottofondo il cls gettato in opera per marciapiede;
- asfaltatura marciapiede con tappetino d'usura;
- realizzazione di adeguata segnaletica stradale sia orizzontale che verticale;
- riposizionamento dei cartelli verticali per la segnaletica stradale esistente.

Per quanto riguarda la successiva definizione delle categorie di opere generali e specializzate di cui al regolamento DPR 207/10, vista la natura dell'opera, si prevede che la categoria principale sia - OG3 di I classifica.

IL PROGETTISTA

Cristina SPERONI

Firmato digitalmente ai sensi del T.U. n.445 del 28-12-2000
e del D.Lgs. n.82 del 07-03-2005 e norme collegate