

COMPLETAMENTO E SISTEMAZIONE CORSO BAZOLI

DESCRIZIONE OPERE DI URBANIZZAZIONE

Il progetto prevede il completamento, per l'estensione di circa 750 metri, della strada realizzata nell'anno 2005 come da progetto esecutivo approvato con delibera della Giunta il 6 novembre 2002. La strada classificata come **strada urbana di quartiere tipo E**, costituisce un incremento della viabilità a servizio del quartiere di Sanpolino.

Con questo progetto saranno potenziate le connessioni tra il quartiere di Sanpolino e via Serenissima e sarà riqualificata l'intersezione con via Cerca incentivando l'uso ciclo-pedonale di via Cerca limitandone il traffico veicolare ai residenti e ai mezzi agricoli.



Veduta aerea d'insieme della strada esistente oggetto del presente progetto

ELEMENTI PRINCIPALI DELLA PROPOSTA PROGETTUALE

L'intervento si sviluppa da Corso Luigi Bazoli nel tratto già ultimato, all'altezza circa delle vie Don Luigi Barberis e via Malga Bala fino alla rotonda di collegamento con via Serenissima, tratto già esistente che necessita di completamento e messa in esercizio. Il tratto stradale oggetto di intervento è esistente, pertanto le scelte progettuali sono direttamente vincolate al tracciato, ai manufatti ed alla rete (in particolare quella di smaltimento delle acque meteoriche) già presenti.

Caratteristiche geometriche

La sezione stradale sarà di 3,50 metri per consentire passaggio autobus con 50 centimetri di banchina laterale. Un breve tratto è ad una carreggiata unica a doppio senso di marcia, il rimanente è a due carreggiate a senso unico separate da un'area verde. Il tratto verso Sanpolino presenta una pista ciclopedonale esistente sul lato nord con larghezza 3.5 m. La pista ciclopedonale è oggetto di un separato progetto che ne prevede il completamento fino a via Serenissima. Il marciapiede richiesto dalla normativa D.G.R. 27 settembre 2006 n.8/3219 è assolto dalla pista ciclopedonale.

Le **pendenze trasversali** delle carreggiate in rettilineo saranno del 2.5%, i tratti che si discosteranno da questi valori saranno brevi e di raccordo alla pavimentazione esistente o alle pendenze in curva. **Tracciato, intersezioni ed accessi.** Il disegno del tracciato stradale è stato effettuato per quanto possibile entro l'ingombro della sede stradale esistente. Si è resa necessaria una rettifica del tracciato con andamento curvilineo prima del ponte esistente per ricalibrarlo e ricentrarlo. Sono stati previsti inoltre piccoli tratti di ampliamento stradale esclusivamente dove la sede stradale esistente non possiede le dimensioni geometriche previste dalla vigente normativa.

L'intersezione di corso Bazoli con via Cerca verrà rialzata e consentirà l'ingresso in entrata ed in uscita con esclusiva svolta a destra impedendone l'attraversamento, fatta eccezione per pedoni e ciclisti.

Verranno mantenuti gli accessi esistenti ai fondi agricoli sui lati nord-sud.

Limite di velocità. La velocità massima prevista per la tipologia della strada è di 50 Km/h. In ragione di ulteriori valutazioni il limite potrà essere ridotto a 30km/h per l'intero tracciato stradale.

Vincoli e fasce di rispetto. La distanza dal viadotto della metropolitana dei nuovi manufatti e delle alberature previste sarà maggiore o uguale a sei metri. Nei tratti in cui la strada passa sotto il viadotto della metropolitana, l'altezza, per poter garantire le richieste delle normative vigenti sarà maggiore a cinque metri.

Ricostruzione della stratigrafia stradale. Il progetto prevede l'esecuzione di uno scavo di sbancamento di altezza media pari a circa 80cm, da effettuare sugli strati stradali esistenti compromessi dalle radici della vegetazione che ha proliferato negli anni, e la ricostruzione degli strati (fondazione stradale, massicciata stradale formata e pacchetto stradale composto da 10 cm di tout venant bitumato, 5 cm di binder e 3 cm di strato di usura).

Modellazione dei cigli stradali. Il progetto prevede la rimodellazione dei cigli stradali con terra oggetto di scoticamento. Le modellazioni dovranno essere effettuate dove è previsto un innalzamento della quota stradale rispetto all'intorno e per una fascia di circa 80cm, salvo diversa necessità.

Rete di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche. Nel tratto dal ponte sul Naviglio Cerca alla rotonda di via Serenissima verrà realizzata una nuova rete di smaltimento delle acque meteoriche con nuove caditoie sifonate. La realizzazione della nuova rete prevede collettori in PVC (pendenza 1%) che recapitano le acque in sei pozzi perdenti da realizzare entro la fascia verde centrale tra le carreggiate. L'area sarà depressa rispetto alla pavimentazione stradale così da realizzare un volume di invaso ed infiltrazione integrativo a quello dei pozzi.

Verrà invece mantenuto il sistema esistente di raccolta delle acque meteoriche presente nel primo tratto da Sanpolino al ponte sul Naviglio Cerca. Per questo tratto è previsto lo spostamento a bordo strada di alcune caditoie in adeguamento al nuovo tracciato stradale e la sostituzione delle griglie con chiusini in ghisa.

Rete di illuminazione pubblica. È prevista la realizzazione di una nuova rete di pubblica illuminazione su progetto condiviso con i tecnici A2A, che procederanno alla posa dei pali e dei corpi illuminanti ed alla successiva gestione dell'impianto.

Questa rete prevede la realizzazione di nuovi cavidotti corrugati, pozzetti e plinti di sostegno per pali conici in acciaio con altezza fuori terra di otto metri con braccio da 1.5 metri.

In corrispondenza dell'attraversamento del viadotto della metropolitana saranno installati due pali con altezza fuori terra massima cinque metri testa palo per garantire una corretta illuminazione alle carreggiate senza interferire con il viadotto della metropolitana.

In corrispondenza dell'intersezione con via Cerca è prevista l'integrazione dell'illuminazione per garantire una maggiore sicurezza della medesima.

In corrispondenza degli attraversamenti pedonali nell'intersezione con via Cerca e verso via Serenissima saranno installati pali con altezza fuori terra massima di sei metri.

I corpi illuminanti a led stradali e quelli per gli attraversamenti pedonali saranno forniti e posati dall'Ente Gestore.

Sistemazioni a verde. La zona a verde centrale alle due carreggiate a senso unico avrà larghezza pressoché costante e sarà delimitata con la posa di un nuovo cordolo in calcestruzzo a raso a contenere gli strati bituminosi della sede stradale.

L'area sarà piantumata con un filare di *Carpinus Betulus Fastigiata* di circonferenza 13-14 cm provvisto di impianto idrico ad ala gocciolante. La gestione delle nuove realizzazioni verdi sarà in carico al realizzatore per almeno due anni, così da avere garanzia dell'attecchimento e della corretta formazione del tappeto erboso.

Segnaletica stradale è prevista la realizzazione di una segnaletica verticale ed orizzontale. Le strisce di delimitazione avranno larghezza pari a 15 cm.

Barriere, dispositivi di ritenuta e parapetti. Il progetto definisce le tipologie di barriere da installare nei diversi punti del tratto stradale in conformità a quanto previsto dalla normativa vigente. L'Appaltatore dovrà fornire la progettazione delle barriere stradali, presentare le certificazioni del produttore attestante il corretto montaggio e la corretta installazione degli stessi, nonché dichiarazione di corretta posa da parte dell'installatore.

Il posizionamento delle barriere dovrà riguardare, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, il margine laterale stradale nelle sezioni in rilevato, i margini di tutte le opere all'aperto quali ponti, viadotti, ponticelli, sovrappassi e muri di sostegno della carreggiata, lo spartitraffico ove presente.