

Regione Campania
COMUNE DI SALERNO
Località Picarielli

SUBCOMPARTO CR_53a

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO

Soggetto attuatore:

IRNO
s.r.l.

AMBRA
società cooperativa

LUGLIO 2013

Elaborato:

STR3

Titolo:

PROGETTO STRADALE
Relazione tecnica illustrativa

Scala:

Progettazione Urbanistica e Architettonica:

Ing. Gennaro Di Giacomo
Arch. Angelo Viscido
Ing. Giuseppe Casilli
Arch. Giustino Di Cunzolo
Arch. Raffaello Lascaleia
Arch. Roberta Grandis
Arch. Giuseppina Silvestri

Progetto Impianti e Urbanizzazioni:

CSTecna servizi di ingegneria
Ing. Pietro Benesatto
Ing. Roberta Di Giuda

Geologo:

Dr. Geol. Rosario Lambiase

Collaboratori:

Arch. Luigi Valentini
Arch. Fabio Pietropinto
Geom. Daniele Plaitano
Geom. Luca Sessa

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

Il progetto stradale prevede la riorganizzazione della rete stradale del subcomparto CR_53a, ottenuta attraverso la realizzazione di alcuni tronchi stradali ex-novo all'interno delle aree del suddetto subcomparto e nell'adeguamento delle strade pubbliche attualmente esistenti.

In particolare è prevista la realizzazione di due nuovi assi viari, il primo di collegamento tra via Pietro Del Pezzo e via De Filippo (denominato Asse 1) e il secondo che attraversa la zona ERP situata nella parte Nord dell'area di intervento, parallelamente alla Tangenziale (Asse 2), che collega via Del Pezzo con la nuova rotatoria di progetto ricadente nel subcomparto CR_53a; è prevista inoltre la sistemazione delle banchine laterali alla via Di Filippo, il tutto meglio evidenziato nelle tavole grafiche allegate.

Generalità

Il progetto è stato redatto in conformità alle disposizioni di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 5 novembre 2001 recante *Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*.

Conformemente a quanto previsto all'art.2 del "Codice della strada" (D. L.vo 285/92 e suoi aggiornamenti successivi) tutte le strade di progetto sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, del tipo: *E - Strade urbane di quartiere*.

L'intervallo di velocità di progetto assunto è di 40÷60 km/h, con un limite di 50 km/h e con una portata di servizio di 800 autoveicoli equivalenti/ora, corrispondenti a 4 milioni di passaggi/anno. Per la rotatoria si è assunta una velocità di percorrenza di 20 km/h.

Organizzazione della piattaforma stradale

Le geometrie delle sezioni stradali, già definite a monte della presente progettazione, prevedono corsie di marcia di larghezza 3,00 m per ciascun senso di marcia per il nuovo asse che attraversa l'area ERP e di 3,50 m per il nuovo asse, a senso unico, tra la via Del Pezzo e via De Filippo.

I marciapiedi, rialzati di 12 cm, hanno larghezza variabile a seconda delle condizioni al contorno.

In alcuni tratti è presente inoltre una fascia di sosta laterale di larghezza pari a 2,00 m, su uno o su entrambi i sensi di marcia.

Geometria dell'asse stradale

Trattandosi di strade in ambito urbano, il tracciato stradale è composto da tratti rettilinei raccordati con curve circolari, così come definiti dagli strumenti urbanistici sovraordinati.

Ai fini della sicurezza della circolazione stradale, è stata verificata l'esistenza di opportune visuali libere, confrontandole con la distanza di visibilità necessaria per l'arresto del veicolo.

La verifica della distanza di visibilità per l'arresto, nei tratti stradali di nuova realizzazione è stata effettuata assumendo, a vantaggio di sicurezza, la velocità di progetto pari al limite imposto dalla vigente normativa per i centri abitati (50 km/h). Laddove occorre, per garantire la distanza di visibilità per l'arresto, per la stabilità del veicolo in curva nelle aree di raccordo e per la sicurezza degli attraversamenti stradali, la velocità di percorrenza dovrà essere contenuta con opportuni divieti entro 30 km/h.

Andamento planimetrico degli assi stradali

Al fine di consentire l'agevole fruizione della strada anche per l'attraversamento pedonale e per non creare dislivelli tra i fronti stradali, in pieno ambito urbano, per tutti i tratti è stata assunta la pendenza trasversale del 2,5% a schiena d'asino, previa verifica della stabilità del veicolo in curva.

Essendo la geometria degli assi stradali già definita dalla precedente attività di pianificazione, la stessa non è stata modificata; in particolare si riscontra il mancato allineamento del nuovo asse stradale 2-ERP con via Martuscelli e pertanto l'intersezione tra i suddetti assi e via De Pezzo necessiterà di opportuna segnaletica stradale che induca alla massima cautela gli automobilisti.

Analogamente, essendo la posizione della rotatoria già tracciata, e condizionata anche dalla c.d. "Viabilità di progetto ANAS" in previsione della futura realizzazione di una ulteriore uscita della tangenziale, le indicazioni geometriche relative alle misurazioni degli angoli di deflessione della rotatoria sono state osservate nei limiti del possibile; anche in questo caso la segnaletica stradale dovrà indurre comportamenti adeguati negli utilizzatori.

Rotatoria

Il progetto della rotatoria è stato condotto nel rispetto delle Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali, emanate con Decreto Ministeriale del 19.04.2006, nonché sull'analogo documento di studio approvato dal CNR in data 10.09.2001.

Il raggio esterno della rotatoria di progetto, al margine della corsia, è pari a 28,00 m, che definisce la tipologia della rotatoria come "rotatoria compatta".

La composizione della carreggiata della rotatoria, dall'esterno verso l'interno, risulta quindi essere la seguente :

banchina esterna	1,00 m
corsia	7,00 m
banchina interna	0,50 m
TOTALE	8,50 m

La carreggiata ha una pendenza dell'1,5% verso l'esterno.

L'isola centrale della rotatoria, di forma circolare, è caratterizzata dalla presenza di un prato stabilizzato con pendenza del 15%; nella parte più interna, a distanza minima di 2,00 m dal cordolo, è prevista la piantumazione di alberature e arbusti.

Le corsie di entrata e di uscita dalla rotatoria hanno larghezza rispettivamente pari a 3,50 m e 4,50 m e sono separate tra loro da isole spartitraffico dotate di cordoli non sormontabili. I raggi di entrata e di uscita dei relativi bracci sono determinati in conformità alle suddette norme tecniche.

Aspetti idraulici

Il torrente Rumaccio, che percorre l'area, è interessato dalla realizzazione di un nuovo attraversamento stradale lungo l'asse 2.

Per tale torrente in base al vigente Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico redatto dall'Autorità di Bacino Destra Sele non sono state individuate fasce fluviali.

Il dimensionamento del tombino di attraversamento del torrente Rumaccio è stato effettuato adottando sezioni maggiorate rispetto all'opera di attraversamento della tangenziale di Salerno, situata 50 m a monte del tombino di progetto; essa è costituita da uno scatolare in opera di larghezza pari a 4 m e altezza netta di 3 m rispetto al fondo canale.

La sezione adottata per il tombino di progetto ha anch'essa altezza netta pari a 3 m, ma larghezza di 6 m, ben maggiore rispetto all'opera adiacente.

Si rimanda comunque alla relazione idraulica e idrologica, redatta in occasione della precedente progettazione esecutiva del 2004-2005 in conformità alle indicazioni e richieste da parte del Genio Civile di Salerno e dell'Autorità di Bacino Destra Sele. Il progetto dell'attraversamento già approvato all'epoca viene quindi oggi riproposto semplicemente conformandolo alla geometria stradale attuale, che prevede la realizzazione della rotatoria al posto della precedente intersezione a raso.

In merito alla disciplina delle acque meteoriche che interessano il manto stradale, si rimanda al progetto specialistico degli impianti di smaltimento e, in particolare, alle relative relazioni di calcolo idraulico, nelle quali vengono determinati i flussi idrici sulla base dei quali vengono dimensionate le opere necessarie per l'allontanamento delle acque meteoriche.