

INDICE

1	INTRODUZIONE.....	2
1.1	PREMESSA.....	2
2	ANALISI DELLO STATO ATTUALE	3
3	ANALISI STATO DI PROGETTO.....	5

1 INTRODUZIONE

1.1 Premessa

La presente relazione è a corredo del “Progetto per la Realizzazione della rotatoria stradale all'incrocio tra via Mattarana e Via Monti Lessini e nuovo tratto di pista ciclabile di collegamento tra Via Olivieri e Via Banchette - OPERA PEREQUATIVA SCHEDA NORMA 147 ATO6” nel Comune di Verona.

Al fine di assicurare la sostenibilità urbanistica ed edilizia dell'intervento il proponente deve progettare e realizzare opere anche se fuori dall'ambito di intervento, che risultassero necessarie per il collegamento con la viabilità e i pubblici servizi esistenti.

L'opera pubblica oggetto della presente relazione è individuata tra le opere pubbliche programmate nella 7^ Circoscrizione al n. 7.06 consistente nella realizzazione della rotatoria incrocio Via Monti Lessini/Via Mattarana e completamento della pista ciclabile di collegamento tra via Mattarana, Via Banchette e via Monti Lessini.



Figura 1: Vista aerea con individuazione ambito del P. U.A.

2 ANALISI DELLO STATO ATTUALE

L'area oggetto di studio si trova in una zona periferica ad est del centro abitato di Verona e a nord del centro di S.Michele Extra, all'intersezione tra l'asse est-ovest, formato da via Banchette e via Mattarana, che collega Borgo Venezia, l'area della Mondadori e la frazione delle Ferrazze a est, e l'asse nord-sud, formato da via Monti Lessini e via S.Michele, che collega l'abitato di S.Michele Extra e la frazione di Ponte Florio a nord costeggiando l'area delle carceri.

Lungo via Mattarana, verso est, si trova l'omonimo svincolo della Tangenziale Est di Verona, che consente un'ottima connessione al resto della viabilità primaria di macroarea, con il nodo di Verona Est e l'autostrada A4 a sudest e la S.P. 6 della Valpantena a nordovest.

I collegamenti con Borgo Venezia e il centro di Verona sono garantiti da via Banchette e dalla parallela via Corsini più a sud.

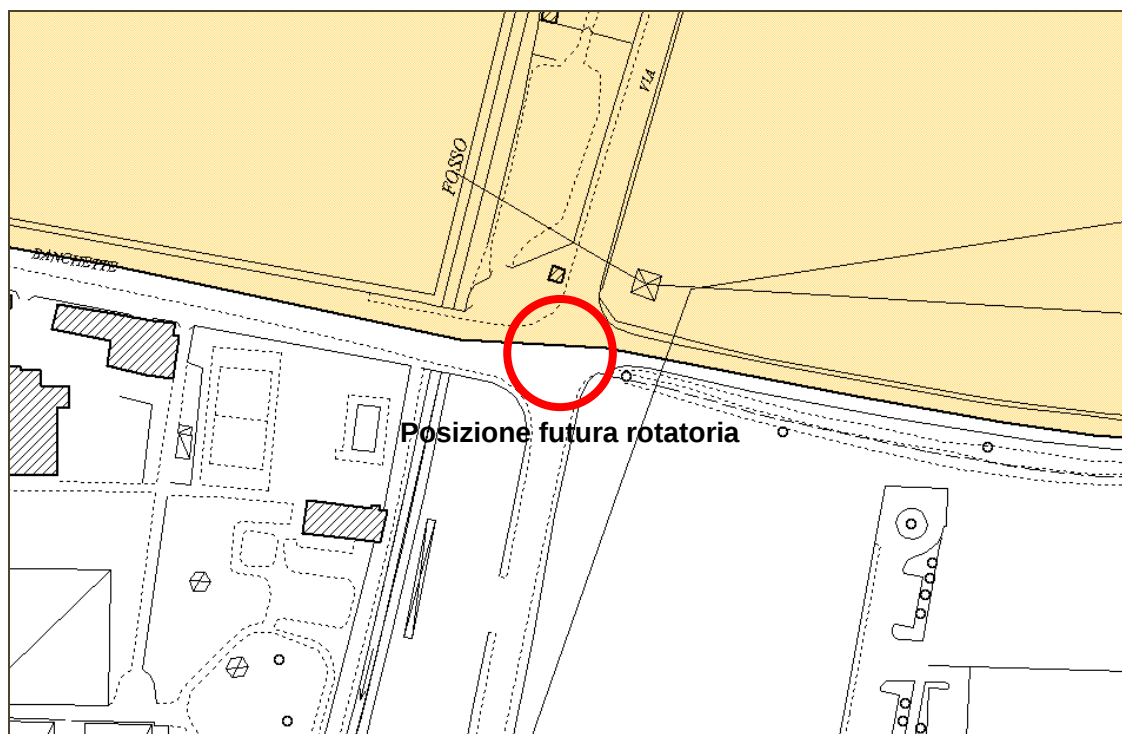


Figura 2: estratto carta dei vincoli del Piano degli Interventi del Comune di Verona: la zona in color senape è soggetta a vincolo Paesaggistico – Art. 27.

L'area dove sorgerà la futura rotonda per metà risulta inserita in zona a vincolo paesaggistico. L'asse stradale esistente di via Mattarana e via Banchette rappresenta il limite sud della zona a vincolo paesaggistico: a nord dell'asse stradale inizia la zona a vincolo paesaggistico, come riportato nella precedente **Figura 1**.

L'area in esame non fa parte delle aree di pericolosità individuate dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del Fiume Adige, adottato con delibera n. 1/2005 e approvato con D.P.C.M. del 27/04/2006.



Figura 3: Ortofoto dell'area oggetto di studio

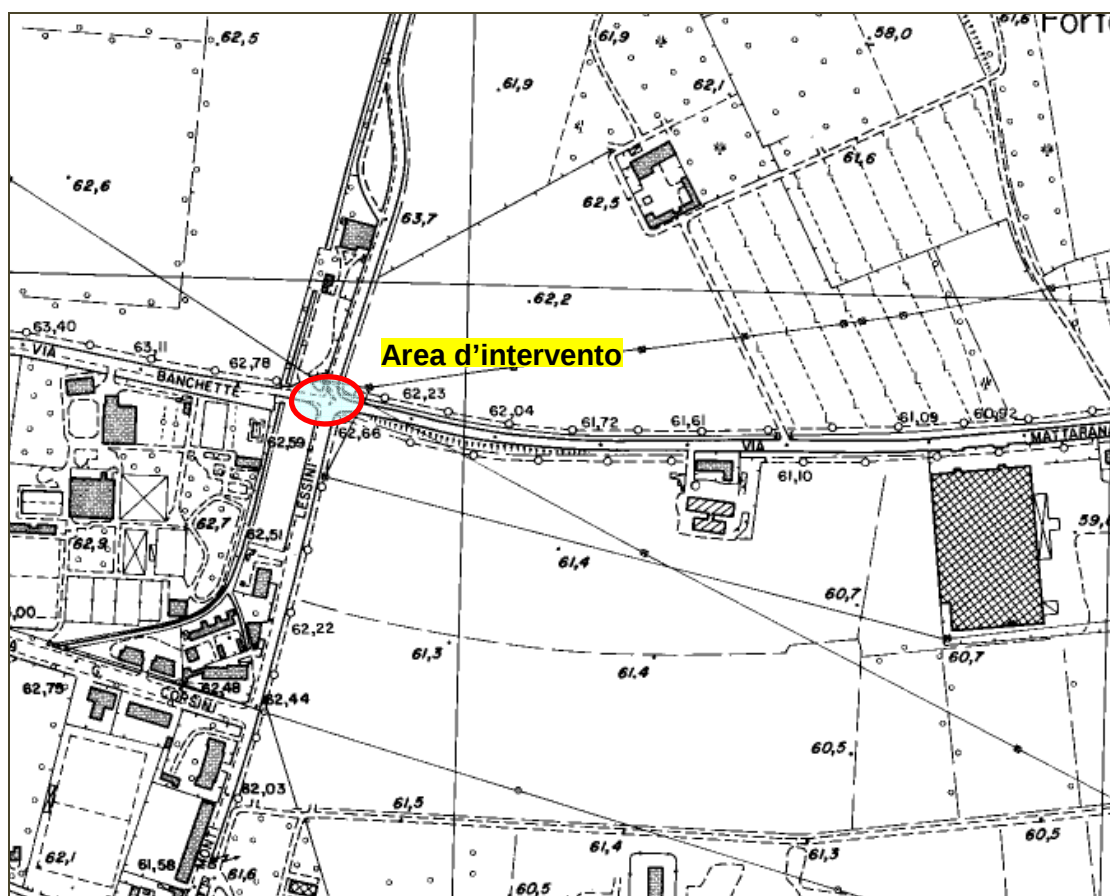


Figura 4: Estratto da Carta Tecnica Regionale (elemento n 124131 – Verona San Michele).

3 ANALISI STATO DI PROGETTO

Il progetto prevede la demolizione dell'attuale impianto semaforico e la realizzazione di una rotonda compatta del diametro di 28 m con lente centrale invalicabile, resa parzialmente valicabile nella sua parte più esterna in modo da garantire il transito anche a mezzi di elevata lunghezza, nel rispetto delle norme e in particolare dell'Art. 217 Reg. CdS sulle fasce d'ingombro dei veicoli.

La geometria dei vari elementi della rotonda è dimensionata nel rispetto delle norme vigenti.

Nello specifico si avrà:

- corsia di marcia: dopo una fresatura per circa 30 cm per l'intera area su cui si andrà a realizzare la rotonda si procederà alla posa di caditoie per la raccolta delle acque meteoriche tipo a bocca di lupo, collegate tra loro attraverso una tubazione in PVC di diametro pari a 200 mm.

L'intera rete andrà a collegarsi nella zona Sud Est della rotonda e sarà collegata ai pozzi perdenti in progetto

Successivamente si procederà alla posa del bynder per uno spessore di 7 cm e allo strato d'usura superficiale di 3 cm.

- corona circolare sormontabile: si prevede una corona della larghezza di un metro con cordolo a separazione tra la corona e la corsia di marcia a raso. La corona sarà in cubetti di porfido 8/10 cm su un letto di sabbia e cemento per garantire la resistenza al passaggio di mezzi pesanti.

- marciapiedi e pista ciclo/pedonale: si prevede il rifacimento lungo via Banchette dei marciapiedi ambo i lati per permettere l'attraversamento dei pedoni e delle biciclette in completa sicurezza.

Per quanto riguarda la parte Sud di via Banchette, si prevede la demolizione del marciapiede esistente, la realizzazione di uno spartitraffico con doppio cordolo con all'interno finitura a porfido su cui saranno posizionati archi dissuasori alti 1 metro.

Sul lato Nord di Via Banchette si demolirà il tratto di marciapiede che costeggia la proprietà comunale su cui è situata anche una cabina di trasformazione dell'energia elettrica per realizzare il nuovo marciapiede che avrà una larghezza di 1.5 metri con cordolo ambo i lati per consentire la posa di terreno vegetale oltre che la semina e la realizzazione di impianto di irrigazione nell'area comunale adiacente sopracitata oggi lasciata in uno stato di abbandono.

La realizzazione della pista ciclo-pedonale proseguirà lungo Via Banchette lato Pua con la pista che sarà rialzata rispetto la carreggiata stradale.

Anche qui è prevista la posa di caditoie tipo bocca da lupo per recepire le acque meteoriche e convogliarle nel pozzo perdente a Nord.

Per realizzare l'intera opera si necessita di smantellare l'attuale linea elettrica aerea presente e l'interramento della linea fino ad un nuovo traliccio di progetto.

Tale linea interrata sarà realizzata al di sotto della pista ciclabile.

Altra lavorazione che si rende necessaria per la fattibilità dell'intervento progettato è lo smantellamento dell'attuale impianto di illuminazione pubblica e il rifacimento dello stesso utilizzando comunque la rete esistente.

La sostituzione dei pali e dei corpi luminanti per scelta della committenza sarà migliorativa con la posa di corpi a led, così come più volte auspicato dagli enti.

La pista ciclopedonale sarà realizzata con un massetto dello spessore di 15 cm con all'interno la posa di rete elettrosaldata e come finitura si poserà uno strato di usura in asfalto dello spessore di 3 cm.

Le rampe di raccordo tra la pista e il piano stradale sarà in cubetti di porfido di dimensioni 8/10 cm.

A completamento sarà realizzata la recinzione perimetrale composta da muretto in cls e recinzione in acciaio zincato di altezza pari ad un metro composta da elementi orizzontali, già autorizzati dal Comune in altre realtà simili.

Questa scelta garantisce la possibilità di fare usufruire da subito alla popolazione l'opera perequativa in completa sicurezza.

Tutti gli attraversamenti saranno realizzati, per quanto riguarda la segnaletica orizzontale, con materiale anti skin.

Per sanare una situazione di degrado aumentata negli anni, si prevede di tombare il fosso a Est della futura rotatoria e si prevede inoltre la sistemazione dell'intera banchina stradale che costeggia Via Mattarana con la posa di un cordolo di contenimento e la posa di terreno vegetale, semina e realizzazione di un impianto di irrigazione sull'intera banchina oggetto di sistemazione.

La rotatoria consentirà di garantire maggiori condizioni di sicurezza sul nodo, dove oggi le fasi di verde simultanee per le correnti opposte mantengono la pericolosità dei conflitti legati alle svolte a sinistra, di fungere da elemento naturale di limitazione della velocità ma soprattutto di gestire in modo adeguato i flussi veicolari previsti per il futuro, come dimostrato nel seguito dello studio.

Il secondo elemento rilevante dal punto di vista della mobilità che entra a far parte delle opere perequative è la pista ciclabile prevista sul lato est di via Monti Lessini prospiciente l'area del futuro supermercato.

La pista ciclabile, di sezione pari a 2,50 m, consentirà di connettere il percorso ciclopedonale già realizzato più a sud con la pista ciclabile di via Banchette, grazie anche ad un breve tratto di collegamento che sarà realizzato sullo spigolo sudovest

dell'intersezione ed ai nuovi attraversamenti ciclopedonali su via Monti Lessini e via Banchette.

Oltre al beneficio del collegamento "locale" tra due tratti di ciclabile esistenti, va sottolineata l'importanza dell'opera nel dare continuità all'asse ciclabile, strategico nell'economia della rete ciclabile urbana, che connette S.Michele Extra con Borgo Venezia.

Conformemente a quanto prescritto in sede di manifestazione d'interesse al Piano degli Interventi, gli accessi alla nuova struttura di vendita saranno collocati, in modo diretto o indiretto, su via Monti Lessini. In particolare il sistema di accessi e recessi studiati e proposti nel progetto in accordo con la localizzazione dei parcheggi interni all'area, prevede:

- un varco di accesso e recesso su via Monti Lessini in posizione speculare rispetto all'ingresso più a nord alla stazione di servizio IP sul lato opposto della strada;
- due varchi di sola uscita posti sul retro in via Oliviero (uno per il parcheggio in superficie, uno per il parcheggio interrato), che porta comunque i veicoli ad immettersi poi su via Monti Lessini dall'intersezione con via Oliviero stessa;
- un cancello di accesso e recesso all'area di carico e scarico, riservato ai mezzi commerciali leggeri e pesanti, posto sul tratto di via Oliviero ortogonale a via Monti Lessini, a poca distanza dall'incrocio.

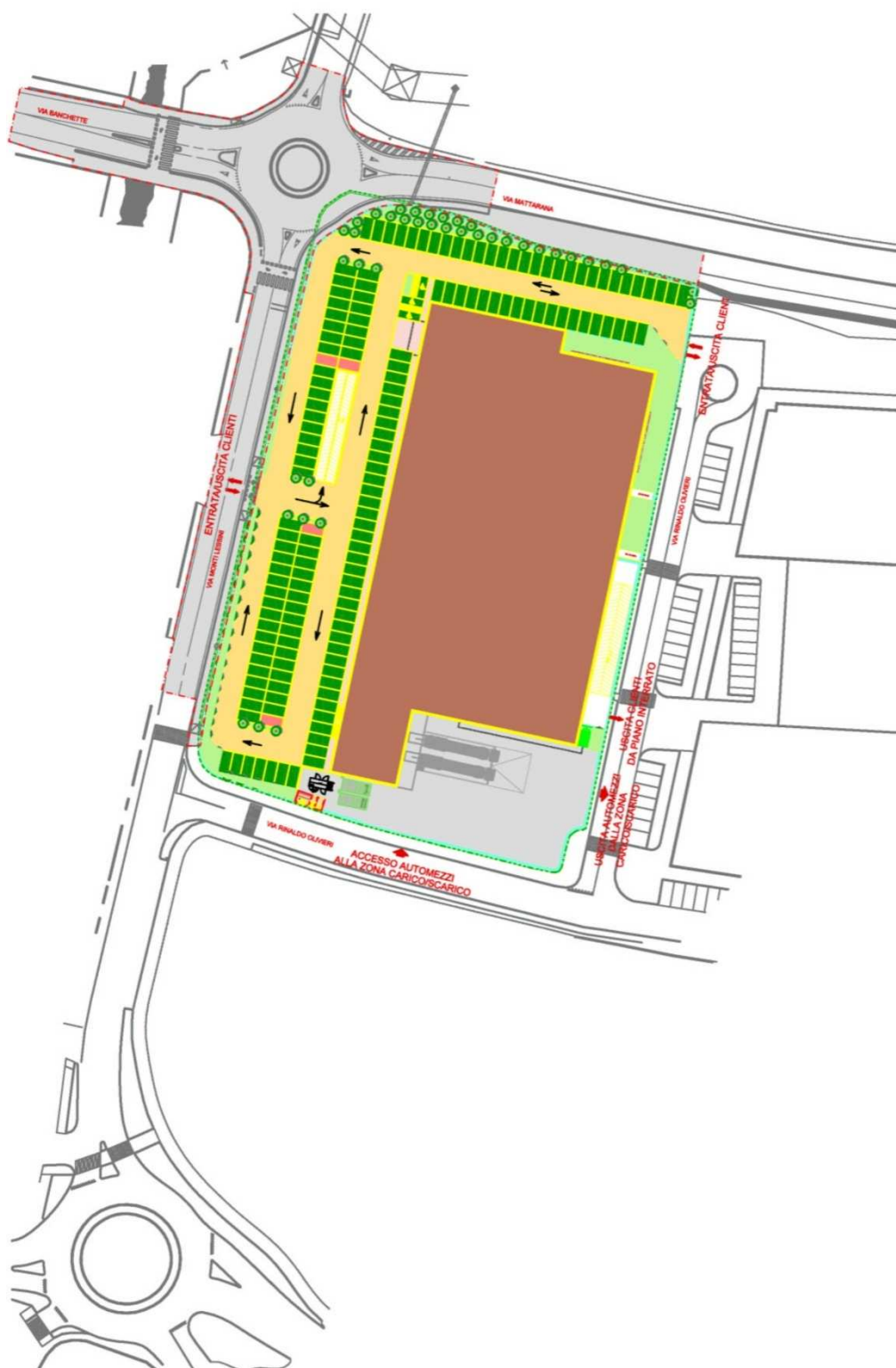


Figura 5: Sistema degli accessi e recessi al comparto di progetto

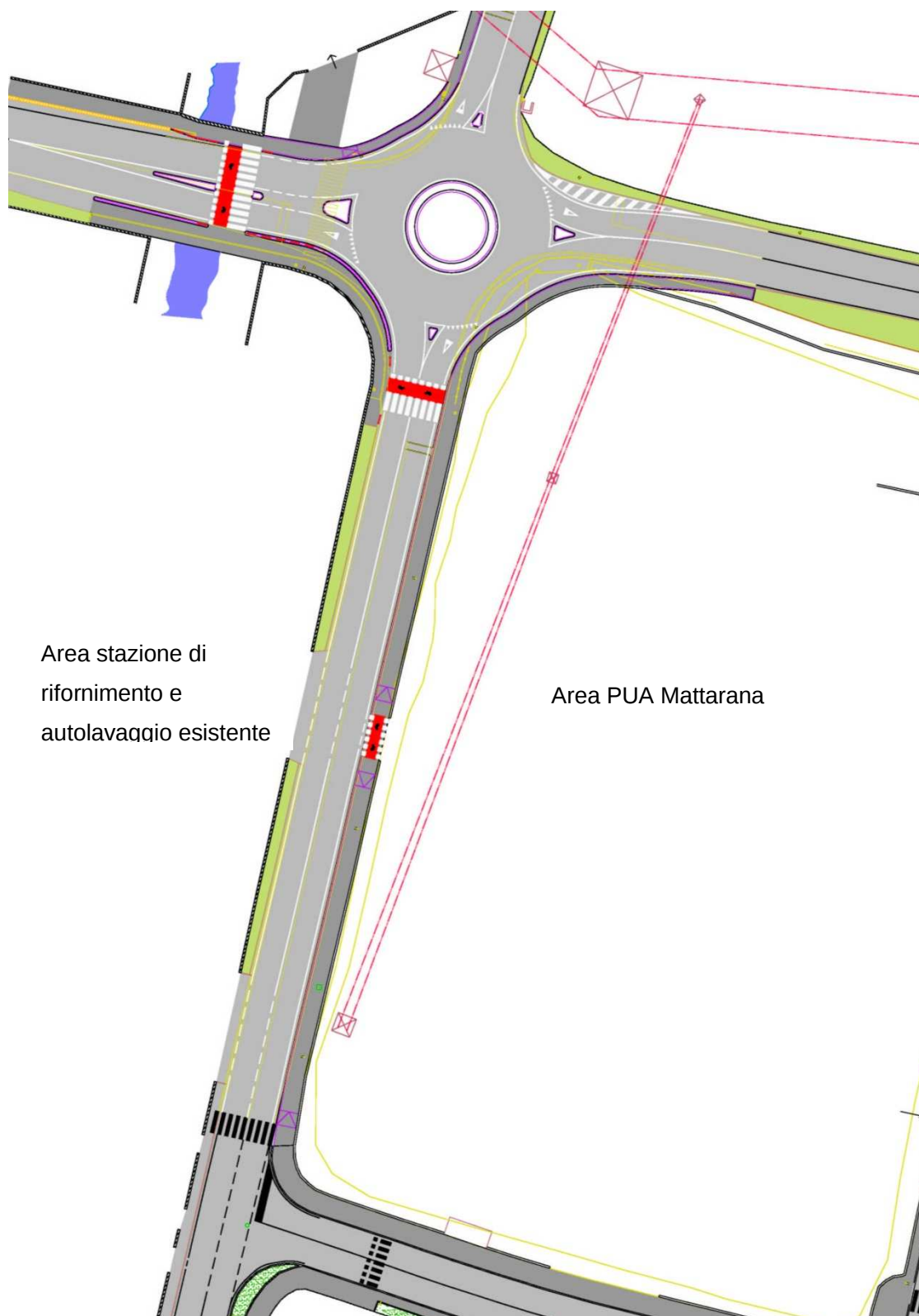


Figura 6: Planimetria di progetto dell'opera pubblica: rotatoria e pista ciclabile