

regione Veneto provincia di Treviso comune di Salgareda

oggetto

D.G.R.V N 301 DEL 29 MARZO 2022 – APPROVAZIONE DEL BANDO PER L’ASSEGNAZIONE DEI CONTRIBUTI PER L’ANNO 2022. LEGGE REGIONALE 30.12.1991, N.39, ART. 9 “INTERVENTI A FAVORE DELLA MOBILITÀ E DELLA SICUREZZA STRADALE”. DGR N 7/CR DEL 01.02/2022 – “INTERVENTO A FAVORE DELLA MOBILITÀ E DELLA SICUREZZA STRADALE MEDIANTE REALIZZAZIONE DI PERCORSO CICLO-PEDONALE NEL TRATTO DI VIABILITÀ PROVINCIALE SS.PP. N.66 (VIA G. MARCONI) E SS.PP. N.66 (VIA ARZERI)

	PROGETTO DI FATTIBILITA TECNICO ECONOMICA	RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA	02/05/2022
--	--	-----------------------------------	------------

committente

Comune di Salgareda

Via Roma 111, 31040 Salgareda (TV)

progetto

lucazamunerarchitetto

www.lucazamuner.com

via Virginia Tonelli, 51 30022 CEGGIA (VE)

info@lucazamuner.com lucazamuner@pec.it

telefono +390421329928

CICLOVIA ARZERI – CAMPO DI PIETRA

PREMESSA

Trattasi di un progetto da inserirsi nel contesto degli "INTERVENTI A FAVORE DELLA MOBILITA E DELLA SICUREZZA STRADALE di cui all'art.9 della L.R. 39 del 30/12/1991. Nello specifico ambito di competenza il comune di Salgareda intende mettere in sicurezza un tratto di viabilità a traffico pesante e sostenuto consentendo di collegare due tratti già dotati di percorso ciclopedonale esistente con la realizzazione di un nuovo tracciato della lunghezza di 1200 m. Il progetto prevede la messa in sicurezza dell'intersezione stradale tra via Arzeri e via Redenta (nei pressi della cantina sociale) con l'inserimento di una rotatoria e il collegamento con il centro di Campo di Pietra attraverso una ciclovia.

1_CRITERI PER LE SCELTE PROGETTUALI

L'intervento in oggetto nasce nell'ambito di una più ampia dotazione strategica dei percorsi ciclopedonali del territorio di Salgareda con una specifica integrazione nel sistema territoriale di connessione con i comuni limitrofi. La volontà dell'amministrazione comunale, per l'area di progetto, è quella di garantire la messa in sicurezza dei flussi ciclopedonali verso il centro del comune dalle zone periferiche e il collegamento alle funzioni di interesse collettivo quali aree sportive, aree produttive (varie cantine vinicole e cantina sociale), l'avio-superficie Carrer e siti di interesse culturale raggiungibili attraverso il tracciato. Il principale criterio di valutazione ha riguardato la massima sicurezza per gli utenti deboli di un tratto di viabilità caratterizzato da un elevato tasso di incidentalità come meglio si evidenzia nello specifico schema di riepilogo estratto dalla scheda di sintesi dell'intervento.

ANNO	IDENTIFICATIVO INCIDENTI STRADALI	N° INCIDENTI	N° FERITI	N° MORTI
2018	29871 + 29980	2	3	0
2019	36709	1	0	0
2020	39049	1	3	0

Altre logiche che hanno contribuito alla stesura del progetto fanno riferimento

alla razionalità dei percorsi a disposizione della mobilità lenta, alla loro funzionalità e alla loro attrattività. Obiettivo primario, oltre alla sicurezza delle ciclovie, risulta quindi essere quello di incentivare forme di mobilità alternative, ecologiche e salutari.

Il progetto elaborato prevede la messa in sicurezza sotto il profilo utenza debole di un tratto di viabilità ad elevato traffico che consentirà la separazione della carreggiata del transito ciclabile e pedonale che collega due tratti di percorsi posti a margine della viabilità provinciale SP 66 tra l'impianto sportivo di via Marconi e il tratto ciclabile antistante la cantina sociale di via Arzeri. Si prevede anche la sistemazione della viabilità in prossimità dell'intersezione della provinciale 66 con la viabilità SP 117 via Redenta particolarmente pericoloso e teatro di incidente mortale nel corso del corrente anno.

Il percorso ciclabile da continuità al tratto di ciclabile che arriva al centro sportivo di Campo di Pietra, e attraverso la separazione dalla carreggiata esistente prosegue sulla testata dei terreni agricoli mantenendo l'invarianza idraulica garantita dai fossi e dalle scoline che affiancano la viabilità stradale.

Il percorso approssimandosi all'attraversamento del canale Grassaga stante la presenza di una abitazione l'arretramento del percorso e rispetto alla viabilità e il suo inserimento naturalistico nel panorama rurale ritornando superato il manufatto ad un affiancamento alla viabilità stradale approssimandosi alla passerella sul Grassaga attraverso l'affiancamento del percorso a via Santa Chiara.

Dopo il superamento del Grassaga attraverso la realizzazione di una passerella in acciaio zincato della larghezza complessiva di ml. 3 atta a consentire il superamento del corso d'acqua e dare seguito al tracciato prima attraversando via Grassaga. Il rimanente tratto di collegamento atto a collegare il tratto antistante la cantina sociale e la fermata dell'autobus ivi presente si prevede venga realizzato sulla testata dei terreni agricoli non modificando se non per motivi di attraversamento i fossi esistenti a lato della viabilità provinciale.

In luogo dell'innesto alla ciclabile esistente si prevede anche una variante alla viabilità esistente finalizzata al superamento di una evidente criticità rappresentata dall'innesto tra le due provinciali via Marconi con via redenta di

una rotatoria che migliori sotto il profilo della sicurezza stradale ed in particolare modo per l'utenza debole costituita da pedoni ciclisti e moto-ciclisti.

Nell'obiettivo di rendere fruibile e agevole la percorrenza del percorso ciclabile a tutte le tipologie di utenza sono stati previsti degli elementi di arredo a servizio della ciclovia.

Lungo il percorso ciclabile è prevista la predisposizione di:

- 1 punti di sosta, dotati di rastrelliera, sedute e cestini per la raccolta dei rifiuti;
- 2 punti di parcheggio protetti per biciclette, per l'interscambio con le linee di trasporto pubblico;

Si prevede la possibilità di installare un punto di ricarica per e-bike, in posizione strategica.

2_CRITERI PER LE SCELTE TECNOLOGICHE

Lo stralcio funzionale di ciclovia oggetto dell'intervento si estende su una tipologia omogenea di realizzazione al di fuori del contesto della carreggiata stradale in modo da inserirsi nel contesto ambientale senza alterare con tombinamenti e riporti di terreno il delicato equilibrio ambientale esistente. La realizzazione del tracciato insisterà sul terreno agricolo attualmente coltivato in principal modo a vigneto. Visto il contesto ambientale, caratterizzato in buona parte dagli elementi tipici della campagna coltivata, si è scelto di realizzare la parte di percorso a ridosso dell'area coltivata con un'asfaltatura drenante su un fondo in ghiaia affiancata da staccionata in legno. Questa scelta permette un minore impatto visivo e idraulico sul contesto. Questa scelta, alla luce del delicato equilibrio della rete idrografica del territorio, risulta di gran lunga meno impattante, evitando i problemi connessi all'impermeabilizzazione dei suoli.

Gli attraversamenti di fossi e scoline verranno realizzati attraverso la posa di tubazioni in c.a. vibro-compresso idoneamente dimensionato alla portata esistente del corso d'acqua anche, se del caso, con la formazione dei necessari manufatti di testata.

La passerella di attraversamento del canale Grassaga prevede la posa di un manufatto costituito da due travi portanti laterali con un grigliato idoneamente dimensionato al transito ciclopedonale per una larghezza di metri 3. La

fondazione di appoggio sui due lati verrà realizzata in calcestruzzo armato se del caso poggiate su micro-pali realizzati in opera.

3_IDROLOGIA DEL TERRITORIO

Il territorio del comune di Salgareda è caratterizzato da una rete idrografica regolata dal Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del fiume Piave di cui al D.Lgs 152/2006. La classificazione dell'area è P1 Pericolosità Idraulica dell'area moderata.

L'area di progetto, in particolare, è interessata dalla presenza del canale Grassaga e da una fitta rete di fossi e scoline con funzione di deflusso e irrigazione.

In fase progettuale si è tenuto conto delle caratteristiche idrologiche sopra citate, scegliendo soluzioni compatibili con il delicato equilibrio nella gestione delle acque ed evitando interventi che potessero creare criticità di deflusso attraverso una particolare attenzione alla invarianza idraulica.

4_ DESCRIZIONE DELLE OPERE PREVISTE

Le opere principali per la realizzazione della ciclovia saranno:

- Demolizione e rimozione di manufatti e siepi:
Demolizione e rimozione di recinzioni, manufatti in cemento e siepi, esistenti sul sedime di realizzazione del percorso ciclopedonale, con l'ausilio di mezzi meccanici e/o a mano secondo delle condizioni dello stato di fatto e le prescrizioni della Direzione Lavori. I lavori comprendono la separazione e il conferimento in discarica del materiale non riciclabile compreso ogni onere inerente a dare il lavoro compiuto. Il tutto eseguito a perfetta regola d'arte, ogni onere compreso.
- Scavo di sbancamento:
Scavo a sezione aperta eseguito con mezzi meccanici fino a 0,30 m di profondità in terreno di qualsiasi natura e consistenza, esclusa la roccia, compreso l'estirpazione d'erbe, arbusti e radici, il taglio di alberi di piccole dimensioni, la demolizione e rimozione di recinzioni, delimitazioni e simili, lo spianamento e la configurazione del fondo, l'eventuale profilatura di pareti, scarpate e cigli, il paleggio ad uno o più sbracci, il tiro in alto, il trasporto del materiale di risulta a riempimento o in rilevato fino alla distanza media di 100 m e la sua sistemazione nei siti di deposito, oppure il trasporto fino al sito di carico sui mezzi di trasporto entro gli stessi limiti di distanza.
- Adeguamento della rete delle acque meteoriche:

Scavo, fornitura e posa in opera di tubazioni in calcestruzzo turbovibrocompresso armato, ad alta resistenza conformi alle norme DIN 4032 e idonei a sopportare i carichi a cui verranno assoggettati, con giunto a bicchiere e guarnizioni in neoprene per la perfetta tenuta dei giunti, confezionati sia con cemento normale tipo 325, compresa inoltre la realizzazione del piano di posa con l'ausilio di mezzi meccanici e/o a mano secondo le pendenze e le livellette di progetto e secondo le prescrizioni della Direzione Lavori. I lavori avanzeranno contemporaneamente con la fornitura e posa in opera di pozzetti d'ispezione ogni 25 metri delle dimensioni idonee comprensivo di chiusino in ghisa e delle nuove linee per gli allacciamenti alle caditoie stradali realizzate con pozzetto in cls delle dimensioni di cm.60x60 e caditoia in ghisa sferoidale C250. Successivamente si procederà alla stesura della sabbia per il rinterro e alla compattazione ai lati della condotta. Il tutto eseguito a perfetta regola d'arte, ogni onere compreso.

- **Reinterro e allargamento della carreggiata stradale:**

Formazione di terrapieno di allargamento della carreggiata stradale con estensione del cassonetto stradale in materiale inerte. Le opere comprendono lo scavo, la fornitura e posa di materiale inerte, la formazione del terrapieno con materiale il riporto di terreno vegetale, la sagomatura del fosso di raccolta delle acque piovane e l'idrosemina. L'opera si intende completa di ogni onere relativo alla alle lavorazioni comprese da eseguirsi con l'ausilio di idonei mezzi meccanici.

- **Stesura di geotessuto per il rinforzo dei terreni:**

Posa in opera di Geotessuti ad alta resistenza in poliestere e poliammide con funzione di rinforzo dei terreni, realizzato in fibre di poliestere e poliammide ad elevato modulo e basso creep. La resistenza caratteristica a trazione longitudinale, ridotta per effetto della deformazione viscosa (creep) a 114 anni, dovrà essere non inferiore al 66% della resistenza nominale. Il geotessile sottoposto al 50% della tensione nominale dovrà avere una deformazione a breve termine non superiore al 5,0%, mentre la deformazione per effetto del creep, differenza tra la deformazione a breve termine e quella a 114 anni, non dovrà superare il 1,5%.

- **Formazione di cassonetto stradale in materiale inerte:**

Fornitura e posa in opera di materiale inerte per formazione di cassonetto della pista ciclabile, sagomata secondo i piani e le livellette di progetto, compreso il dissodamento degli elementi grossolani, il carico e il trasporto con qualsiasi mezzo, la preparazione del piano di posa, la compattazione meccanica a strati di altezza non superiore a 20 cm, le bagnature, i necessari discarichi, la sistemazione delle scarpate, la profilatura delle banchine e dei cigli ed ogni altro onere e magistero.

- **Stesura di conglomerato bituminoso Binder:**

Fornitura e stesa di strato di conglomerato bituminoso binder drenante, ottenuto con graniglia e pietrischetti della IV Categoria, prevista dalle norme C.N.R., sabbia ed

additivo confezionato a caldo con idonei impianti, con bitume di prescritta penetrazione (60-70), posto in opera con idonee macchine vibrofinitrici, compattato e rullato a caldo con rulli a ruote metalliche, compreso nel prezzo ogni materiale, lavorazione ed onere per dare il lavoro finito a perfetta regola d'arte, secondo le prescrizioni e le livellette di progetto fornite dalla Direzione Lavori. Spessore medio reso dopo compattazione 6 cm.

- **Realizzazione di staccionata in legno:**

Fornitura e realizzazione di staccionata a croce di Sant'Andrea in pali di castagno decorticati, costituita da piantoni del diametro di 10 - 12 cm posti ad interasse di 1,5 m, per una altezza fuori terra di 1 m, con trattamento della parte appuntita interrata, pali in diagonale del diametro 8 - 10 cm Intervento comprensivo di ogni onere, attrezzo ed attrezzatura necessaria effettuato con materiale fornito a piè d'opera dell'impresa.

- **Realizzazione di cordonate in calcestruzzo:**

Cordonate di calcestruzzo rette, con spigolo smussato e sezione 10x20 cm.

- **Realizzazione di passerella in acciaio:**

Fornitura e montaggio di passerella in acciaio zincato, compresa la realizzazione di fondazione in cemento armato e pareti di contenimento.

- **Adeguamento della rete di pubblica illuminazione:**

Predisposizione per alloggiamento di lampioni per l'integrazione dell'impianto di pubblica illuminazione. Le opere comprendono la fornitura e posa in opera di plinti di fondazione prefabbricati in cls.

5_ESPROPRI

Il progetto sarà realizzato, per quanto riguarda il tratto iniziale su terreni di proprietà demaniale provinciale. La restante parte sorgerà, invece, su terreni agricoli attualmente di proprietà privata. Al fine della realizzazione si renderà necessario l'esproprio di parte di questi terreni, meglio identificati nell'allegato piano particellare.

6_PAESAGGIO, AMBIENTE E ARCHITETTURA

Il comune di Salgareda si inserisce nella realtà morfologicamente complessa della città diffusa veneta. Le principali caratteristiche di questa realtà urbana sono l'isotropia, la diffusione capillare in tutte le direzioni, l'assenza di rilievi, la coesistenza di sistemi insediativi estensivi e di terreni agricoli consolidati. In questo sistema isotropo esistono elementi che, come spine dorsali, danno forma e riconoscibilità al territorio. Tali elementi possono essere di diverse tipologie:

dalle presenze naturali come fiumi o boschi ai monumenti architettonici e artistici ai paesaggi agricoli e rurali di pregio. All'interno di questo sistema ad elevata complessità, il territorio di Salgareda ricalca le caratteristiche comuni ai centri della città diffusa veneta, presentando tanto le caratteristiche di diffusione e isotropia, quanto la presenza di punti di interesse. Le principali emergenze paesaggistiche e storiche presenti nel comune di Motta di Livenza sono:

- **Canale Grassaga:** si tratta di un importante canale irriguo che consente attraverso un sistema di chiaviche il deflusso delle acque e l'irrigazione; è anch'esso attraversato dal percorso di progetto.
- **Paesaggi agricoli e rurali diffusi:** caratterizzano il territorio che circonda l'ambito di progetto rappresentando la tradizione agricola della zona di progetto. Costituiscono un elemento visivamente importante nell'ambito del progetto, con alternarsi di vigneti cantine che si estendono sino a lambire le sponde del fiume Piave.
- **Aviosuperficie G.Carrer:** costituisce un nodale punto di snodo di interscambio per l'attrattività turistico culturale dell'intero territorio. La struttura si pone quale punto di riferimento per l'interscambio tra i collegamenti aerei ultraleggeri ed elicotteri con i maggiori aeroporti del Veneto e costituire punto di collegamento con la prossima sede delle olimpiadi invernali Cortina 2026. Il punto di arrivo per un turismo esclusivo consente al territorio una ulteriore elemento qualificante di crescita per iniziative culturali, sportive e relative alla valorizzazione delle attività produttive legate alla agricoltura e alla valorizzazione dei prodotti ad essa legati.

7_SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Il progetto del percorso ciclabile tra Campo di Pietra e l'intersezione tra la SP 66 e via Redenta ha come obiettivo primario quello di permettere la fruizione e la percorribilità al maggior numero di utenti possibile, attraverso la realizzazione di un tacciato con livellamento del fondo e la realizzazione di raccordi di quota aventi pendenza massima contenuta nei limiti dell'8%.

9_INTERFERENZE CON RETI AEREE E SOTTERRANEE

Non sono presenti, nell'area di progetto, reti di elettrodotti o di metanodotti, o vincoli da essi derivanti. Il progetto, inoltre, non prevede opere in elevazione, né tantomeno scavi di profondità significative. Non sussistono dunque problematiche di interferenza con reti aeree e sotterranee.

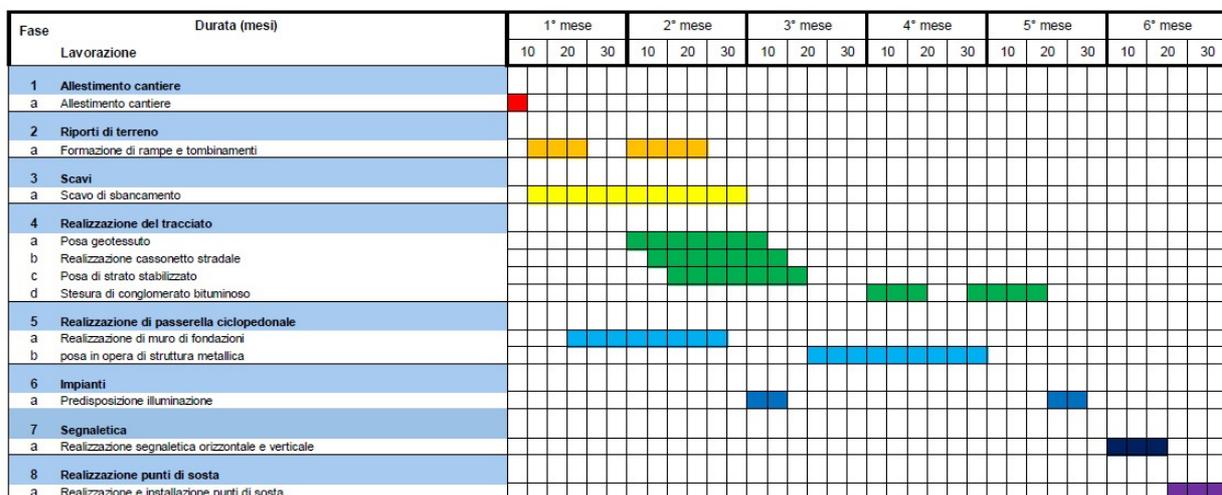
10_CRITERI, ELABORATI E TEMPI DEL PROGETTO ESECUTIVO

La redazione del progetto esecutivo è subordinata all'ottenimento dei finanziamenti regionali previsti dalla Legge della Regione Veneto 30 dicembre 1991, n. 39.

Il progetto esecutivo sarà redatto nell'ottica della miglior gestione possibile della fase realizzativa, con grande attenzione alle logiche di gestione delle acque e ambientali.

Gli elaborati e i tempi di consegna del progetto esecutivo saranno concordati con l'amministrazione comunale, nel caso fossero ottenuti i finanziamenti richiesti.

11_CRONOPROGRAMMA DELLE OPERE



LEGENDA



Ceggia, 02/05/2022

Arch. Luca Zamuner

