

PROVINCIA DI PADOVA COMUNE DI MASSANZAGO

REALIZZAZIONE DI UNA ROTATORIA LUNGO LA S.P.
N° 31 " DEL MUSON VECCHIO " IN CORRISPONDEN
ZA DELL'INTERSEZIONE CON VIA CORNARA

PROGETTO DEFINITIVO

RELAZIONE TECNICO - ILLUSTRATIVA

CALCOLATO/REDATTO	DISEGNATO/SCRITTO	VISTO	APPROVATO	
PROGETTAZIONE: STUDIO BREDA Ing. Bruno Breda PATRIZI Ing. Massimo Patrizi Via Palestro n° 64/1 - PADOVA Tel: 049 8723888 - Fax: 049 8724239		PROGETTISTA: ING. BRUNO BREDA	SCALA: DATA: Maggio 2009	ALLEGATO N. 1
		ULTIMO AGGIORNAMENTO: Aprile 2022		



RELAZIONE TECNICO - ILLUSTRATIVA

INQUADRAMENTO GENERALE

Il presente progetto definitivo riguarda la realizzazione di una rotatoria in Comune di Massanzago lungo la S.P. n° 31 “del Muson Vecchio”, in corrispondenza dell’intersezione con via Cornara.

L’inserimento della rotatoria risulterà globalmente migliorativo per la circolazione sulla provinciale n° 31, che rappresenta uno degli assi principali di attraversamento del territorio comunale di Massanzago in direzione est-ovest, oltre che una dorsale storica di sviluppo degli insediamenti abitativi, concentrati a grappolo lungo tale arteria.

L’intervento in progetto fornisce una risposta proprio alle problematiche generate da quest’ultimo aspetto, in quanto rientra nell’ottica di una generale rivisitazione delle intersezioni più pericolose della S. P. n° 31 con la viabilità secondaria.

Infatti, in ambito extraurbano la risoluzione delle intersezioni mediante inserimento di rotatorie produce effetti su entrambi gli elementi critici delle intersezioni di questo tipo:

- Da un lato, consente alla corrente di traffico proveniente da via Cornara un’agevole immissione sulla provinciale n° 31, riducendo la pericolosità della manovra;
- D’altro canto, tale intervento costringe il flusso principale che percorre la provinciale n° 31 “del Muson Vecchio” a ridurre la velocità nei pressi del centro abitato, aspetto mai sufficientemente considerato, con una probabile riduzione, nel lungo periodo, dell’incidentalità del tratto di strada ed una drastica riduzione dei costi sociali connessi.

Si è mantenuta la continuità della pista ciclabile della larghezza di m 2.50 lungo la S.P. n° 31 opportunamente collegata a sud con una pista, recentemente costruita a lato della via Cornara e prevedendo un collegamento anche a nord per un futuro prolungamento fino alla via Cavinazzo.

Infine, si provvederà a razionalizzare gli attraversamenti su tutto il nodo in esame, collegando tutti i tratti di marciapiede e pista ciclabile mediante un anello ciclopedonale esterno alla rotatoria.

INDAGINE URBANISTICA E CATASTALE

Non tutta l’area interessata dalle opere in oggetto risulta essere nella disponibilità dell’Amministrazione committente, pertanto è stata eseguita un’indagine catastale al fine di determinare i mappali interessati dai lavori.

Nella tavola di progetto n° 15 è riportato l’elenco ditte da espropriare, mentre nella tavola n° 14 sono riportate le relative mappe catastali. Nella tavola n° 4 è inoltre evidenziato l’estratto di P.R.G.

IMPATTO AMBIENTALE

Sotto il profilo dell’impatto ambientale, le opere previste non sono soggette a tale valutazione ai sensi della relativa legge regionale istitutiva n° 10 del 26.03.1999 e successive modifiche ed integrazioni (si veda Bur n.43 del 21/05/2013).

INDAGINE ARCHEOLOGICA

Considerata la natura delle opere in oggetto (trattasi di sistemazione e miglioramento di aree in gran parte già destinate a sede stradale) e viste le limitate profondità (massimo 60/70 cm) che si raggiungeranno con gli scavi, è ragionevole ritenere che gli interventi previsti non perturbano zone soggette a vincoli archeologici e non interessano aree soggette a limitazioni della stessa natura.

Sarà comunque inoltrata, nella fase esecutiva, domanda alla Soprintendenza dei Beni Archeologici del Veneto per il parere di competenza.

INDAGINI DELLO STATO DI FATTO

Sono stati eseguiti numerosi sopralluoghi ed un rilievo topografico per verificare lo stato dei fatti al fine di determinare le informazioni necessarie alla stesura del progetto definitivo; in allegato al progetto è riportata la relativa documentazione fotografica.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Le caratteristiche tecnico-funzionali dell'intervento in oggetto sono riportate con maggiori dettagli all'interno delle tavole allegato al progetto.

In considerazione della morfologia dell'area, della tipologia delle strade confluenti e delle caratteristiche del traffico insistente su di esse, in base alle "Linee guida per la progettazione e la verifica delle intersezioni a rotatoria", pubblicazione edita dalla Provincia di Padova, la rotatoria in progetto presenta, dal punto di vista planimetrico, le caratteristiche generali di ambito extra-urbano con presenza di traffico pesante, riassumibili dai seguenti parametri:

- Aiuola centrale di raggio pari a 10.00 m, delimitata da un cordolo spartitraffico in cls prefabbricato;
- Banchina interna sormontabile pavimentata in masselli di calcestruzzo di larghezza pari a m 2.00;
- Anello di circolazione di larghezza pari a m 7.00 e raggio esterno pari a 17.50 m;
- Raggi di curvatura per le corsie in entrata variabile tra 15.00 m e 25.00 m;
- Larghezza per le corsie in entrata di 3.50 m;
- Raggi di curvatura per le corsie in uscita variabili tra i 17.00 e i 30.00 m;
- Larghezza per le corsie in uscita pari a 4.50 m;

Il pacchetto stradale costituente il corpo della pavimentazione dell'anello di marcia e delle banchine pavimentate sarà costituito da:

- Sottofondo in materiale arido tout-venant dello spessore di cm 40;
- Misto bitumato dello spessore di cm 10;
- Strato di collegamento in conglomerato bituminoso bynder dello spessore di cm 6;
- Tappeto di usura in conglomerato bituminoso fillerizzato dello spessore di cm 4.

Il pacchetto stradale relativo invece ai marciapiedi e alla pista ciclabile sarà costituito da:

- Sottofondo in materiale arido tout-venant dello spessore di cm 25;
- Massetto di collegamento in cls dello spessore di cm 10, con interposta rete elettrosaldata \varnothing 6 mm maglia 20x20;
- Tappeto di usura in conglomerato bituminoso fillerizzato dello spessore di cm 3;

IDROGRAFIA E MORFOLOGIA DELLA ZONA

Si riportano di seguito gli estratti relativi ai Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale:

CARTA GEOLITOLOGICA:



Aree di pianura



L-ALL-01 - Materiali granulari di deposito fluviali/fluvioglaciali a tessitura ghiaiosa e sabbiosa



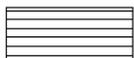
L-ALL-05 - Materiali alluvionali, fluvioglaciali, morenici o lacustri a tessitura prevalentemente limo-argillosa



L-ALL-06 - Materiali alluvionali, fluvioglaciali, morenici o lacustri a tessitura prevalentemente sabbiosa

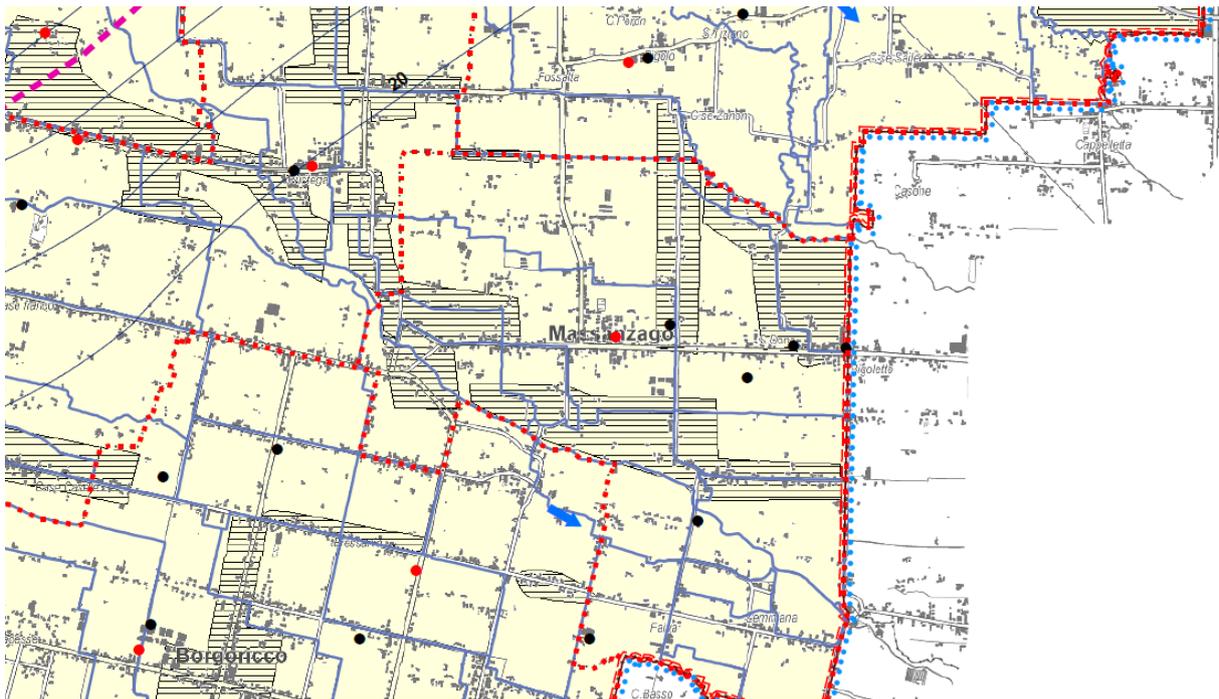


L-ALL-09 - Materiale di deposito palustre a tessitura fine e torbiere

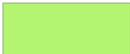


L-ART-01 - Materiale di riporto

CARTA IDROGEOLOGICA:



Soggiacenza della falda

-  I-SOT-01a - Area con profondità di falda freatica compresa tra 0 e 2 m dal p.c.
-  I-SOT-01b - Area con profondità di falda freatica compresa tra 2 e 5 m dal p.c.
-  I-SOT-01c - Area con profondità di falda freatica superiore a 5 m dal p.c.

Come già anticipato, la natura delle opere in oggetto (trattasi di sistemazione e miglioramento di aree in gran parte già destinate a sede stradale) è tale che, viste le limitate profondità di scavo (massimo 60/70 cm), non si prevedono interferenze con la falda.

Nella realizzazione in oggetto, sarà razionalizzata ed integrata la rete di raccolta delle acque meteoriche nella zona dell'intervento, mediante lo spurgo delle condotte esistenti e la messa a dimora di nuove condotte, pozzetti di raccolta e di ispezione.

PREDISPOSIZIONE SOTTOSERVIZI ed ILLUMINAZIONE

Nell'opera in progetto si è prevista realizzazione dell'impianto di illuminazione pubblica, mediante la posa di tubazioni in pead per il passaggio dei cavi di alimentazione, la costruzione di plinti in cls per il sostegno dei nuovi punti luce e la realizzazione dei necessari pozzetti di raccordo e manovra.

Sono previsti n° 9 punti luce singoli e n°4 tripli tutti con h = 10,00 dotati di lampada a led opportunamente posizionati nei pressi degli attraversamenti pedonali e intorno alla rotatoria.

Saranno inoltre previste le predisposizioni delle reti interrato per le aziende elettrica e telefonica, mediante la posa del cavidotto in PEAD e dei pozzetti necessari.

CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE

I tempi massimi per lo svolgimento delle varie attività sono riassunti nella seguente tabella:

	30	60	90	120	150	180	210	240	270	300	330
Progetto esecutivo											
Approvazione del progetto esecutivo											
Affidamento											
Esecuzione lavori						150 giorni					
Collaudo e regolare esecuzione											

Padova, Aprile 2022

Il Progettista
Ing. Bruno Breda