



COMUNE DI RICCIONE
Provincia di Rimini

- PROGETTO ESECUTIVO -

**-COSTRUZIONE DI UNA PISTA CICLOPEDONALE IN VIALE
VENETO : TRA IL VIALE SONDRIO E IL VIALE CORIANO
E TRA IL VIALE BERGAMO E IL VIALE SAN LORENZO -**

2° LOTTO FUNZIONALE :
Tra v.le Bergamo e v.le San Lorenzo

- RELAZIONE GENERALE E RELAZIONE TECNICA -

ELAB. I)

Agosto 2019

Il Progettista
ing. Eugenio Giuseppe Pantusa

Premessa Generale :

L'Amministrazione Comunale di Riccione ha ritenuto che si dovesse intervenire sul viale Veneto per creare un **itinerario ciclopedonale** che potesse portare i cittadini dal viale Coriano fino alla via San Lorenzo e viceversa.

L'obiettivo principale è di poter portare i cittadini lungo tutto l'asse della via Veneto dalla parte più a monte in via Coriano, ai confini del Comune di Rimini, fino a raggiungere innanzitutto le scuole, poi i centri commerciali e sociali a Riccione (Zona San Lorenzo).

1- Progetto

La presente relazione riguarda il 2° Lotto Funzionale con Pista ciclopedonale che si estende dalla via Bergamo alla via San Lorenzo.

Valutate attentamente le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori, il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire alla cittadinanza, in virtù delle alternative progettuali valutate, si propende per la scelta che viene descritta nella ***TAV. 09 -Planimetria di Progetto sullo Stato di Fatto- e TAV. 10 – Planimetria di Progetto-***

Si interverrà sul viale Veneto, solo lato Rimini, Vedi TAVV. 09-10, per una estensione di ml **175** circa a partire dal viale Bergamo e procedendo verso mare per poi svoltare alla prima strada a sinistra (in computo metrico è chiamata Traversa di via Veneto).

Si continua per ml **85** circa con pista ciclopedonale ricavata con cordoli separatori sulla strada esistente (vedi anche la Sez. B-B nella Planimetria di Progetto TAVV. 09-10 e TAV. 11). A fine della presente relazione si riporta grafico di rappresentazione del cordolo separatore tipo. In questo caso si realizza nella pista un tappetino in conglomerato bituminoso che andrà in fase di finitura opportunamente colorato con resina sintetica.

Alla fine di questo ultimo tratto si svolta a destra per ml **87** circa con pista da costruire su terra, in computo metrico chiamato “campo incolto”, (vedi Sezione C-C nelle apposite TAVV. 09-10 e nella TAV. 11 delle Sezioni Stradali Trasversali Tipo). ***Questo tratto è di proprietà privata ed è oggetto di servitù perpetua di pubblico passaggio come è stato stabilito tra le parti.*** In base a quanto stabilito da quest'ultima è a carico del Comune di Riccione la realizzazione di nr. 2 cancelli carrabili. A fine della presente relazione si riporta grafico di un cancello carrabile tipo così come dovrà essere realizzato.

Si procede quindi per ml **102** circa con passaggio della pista nel giardino pubblico come da Sezione D-D –TAVV. 09-10 e TAV. 11 . Di questo tratto si è provveduto a disegnare la stratigrafia di progetto della Sezione trasversale nella TAV. 11 in Scala 1:20.

Infine si passa per ml **77** sul parcheggio di via Crema e su via Crema e su strada fino a raggiungere la pista esistente in via San Lorenzo. In tale tratto la pista rimane sulla

strada attuale, ma si fresa per 3 cm e per altrettanti cm si realizza un tappetino in conglomerato bituminoso. La separazione dalla parte viabile adiacente (Vedi Sezione E-E –TAVV. 09-10 e TAV. 11) viene realizzata con cordoli separatori della larghezza di cm 50 e di altezza cm 13 (come si rappresenta graficamente a fine relazione).

Complessivamente questo 2° Lotto Funzionale si estende per circa ml 526

In sostanza si tratta di avere una larghezza costante del viale Veneto pari a ml 7,30. Tale larghezza sarà ricavata misurando sempre ml 7,30 a partire dal bordo del cordolo del marciapiede lato Cattolica che così funge pertanto da “guida”. Si faccia riferimento alla Sezione Stradale Trasversale A-A nelle **TAVV 09-10 e TAV 11**. Si ottengono percorsi ciclopeditoni di larghezza media ml 3,00 quasi ovunque.

Così è stato fatto nel tratto già realizzato ottenendo così una riduzione della velocità veicolare, cosa molto importante ai fini della sicurezza.

L'intervento può essere meglio spiegato con le Tavole Grafiche di cui all' "Elenco Elaborati".

La situazione attuale dello *Stato di Fatto* è rappresentata, planimetricamente, nella **TAV 08**.

La situazione di *progetto sullo stato di fatto* è rappresentata, planimetricamente, nelle **TAV 09**.

La situazione di *progetto* è rappresentata, planimetricamente, nelle **TAV 10**.

Sezioni trasversali stradali tipo, in numero di cinque, sono rappresentate nella **TAV 11**.

Sul marciapiede lato Cattolica del viale Veneto non sono previsti interventi.

Sulla **TAV 09** (progetto sullo stato di fatto) vi è la Sezione A-A in viale Veneto. In essa è rappresentato il palo tipo esistente della pubblica Illuminazione ed il suo attuale corpo illuminante. Il palo si trova a circa 50 cm dal bordo del cordolo stradale come la normativa vigente richiede. I pali verranno riportati tutti, come mostrato nella stessa sezione, a ridosso del limite di proprietà. In essa si evidenzia un altro importante aspetto progettuale. In pratica si tratta di sostituire gli attuali corpi illuminanti con altri di moderna tecnologia Tipo lampade a “LED”.

Il progetto prevede la rimozione di tutte le alberature del marciapiede in viale Veneto lato Rimini oggetto di questo lavoro. Le piante rimosse saranno sostituite con altre essenze da allocare in altri punti della città dando la priorità alle zone adiacenti all'intervento di che trattasi

Naturalmente saranno ripristinati in nuova posizione i punti di raccolta delle acque pluviali (caditoie e bocche di lupo) attuali delle acque piovane.

Secondo le normative attuali la carreggiata stradale di cui si tratta, via Veneto, sarebbe di **Categoria E Urbana di Quartiere**, con larghezza minima di sezione viabile richiesta pari a ml 7,00. Nel progetto in argomento si riesce sempre ad avere una larghezza di ml 7,30 al fine di consentire il doppio senso di marcia anche per mezzi di grandi dimensioni oltre agli autobus.

2- Disponibilità delle aree

Le opere oggetto di realizzazione della pista ciclopedonale sono per lo più ricadenti in proprietà comunali.

Esiste però un tratto, come sopra specificato, che dovrà essere assoggettato a servitù perpetua per il pubblico passaggio .

3 – Impatto Ambientale e vincoli paesaggistici

a) L'intervento non ricade sotto la procedura di valutazione di impatto ambientale.

b) L'intervento non è vincolato dal punto di vista paesaggistico.

c) Poiché verranno meno le alberature sulla nuova sede di progetto ciclopedonale, sarà operata una “compensazione ambientale” mediante un intervento di “ripristino” del verde in altri punti della città privilegiando le aree limitrofe.

4- Indicazioni su indagini geologiche, idrogeologiche e di interesse archeologico

Data la estrema superficialità dell'intervento **NON** si ritiene siano necessarie particolari indagini geologiche ed idrogeologiche.

Se d'altronde durante gli scavi saranno rinvenuti oggetti di interesse archeologico sarà data tempestiva comunicazione alla Sovrintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio di Ravenna.

5- Pubblica Illuminazione

La pista ciclabile sarà opportunamente illuminata con pali nuovi, ove non ci sono, disposti all'incirca ogni ml 20-25. I corpi illuminanti saranno del tipo a LED.

Sulla via Veneto Lato Rimini i pali attuali verranno arretrati fino alle recinzioni dei privati ed i corpi illuminanti sostituiti con corpi del tipo a LED.

Infine, sulla via Veneto Lato Cattolica, per la lunghezza della costruenda pista ciclabile, saranno sostituiti gli attuali corpi illuminanti con lampade a LED

Il Progettista
ing. Eugenio Giuseppe Pantusa

Cordolo Separatore per Piste ciclabili

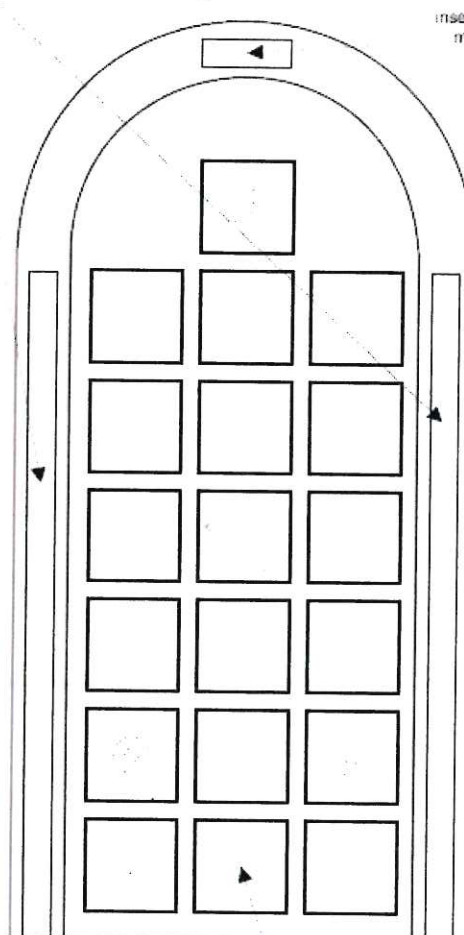
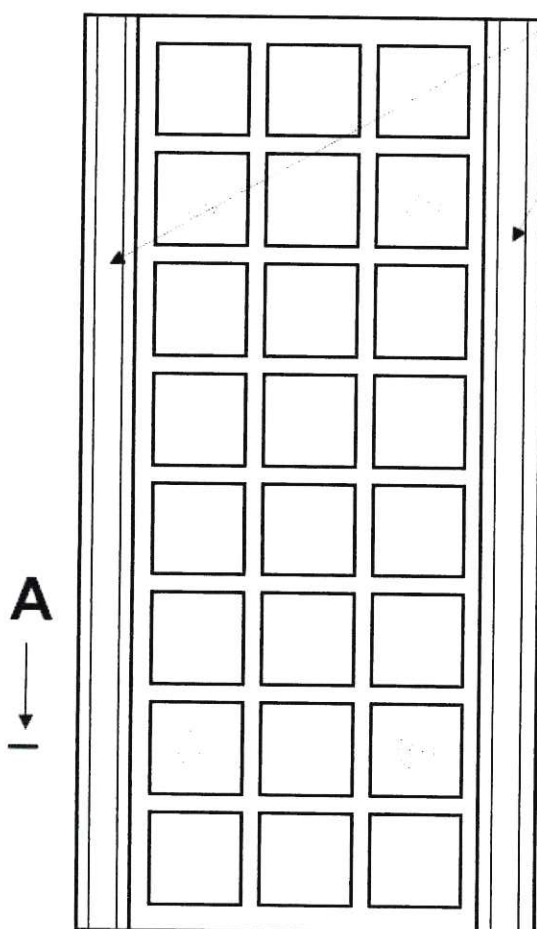
Dimensioni 500x1000 h. 130 mm

Elemento intermedio

Elemento terminale

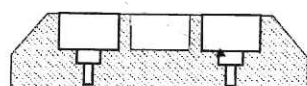
ribasso per l'inserimento
dell'inserto in elastoplastico
giallo rifrangente autoadesivo
(da inserire a posa avvenuta)

inserto rifrangente
microprismatico
giallo



Alloggiamenti blocchetti cls.

alloggiamento
tasselli di fissaggio



sez. AA

Elementi costruiti con gomma riciclata e mattoncini 10 x 10 x 6 in cls.

ESEMPIO CORDOLO SEPARATORE

PER
PISTE
CICLO
PEDONALI



CANCELLO TIPO

