



COMUNE DI PARMA
SETTORE LAVORI PUBBLICI E SISMICA

direttore settore Mobilità e Trasporti
ING. ANDREA MANCINI

progettazione
G.T. Engineering S.r.l.
ING. LUCA TESTA

responsabile unico del procedimento
ING. ANDREA MANCINI



Interventi di ricucitura di alcune piste ciclabili nel Comune di Parma

Pista ciclabile Via Emilia-ex Salamini

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA

revisione:	data:	descrizione:	redatto da:	controllato da:	approvato da:
01	ottobre 2024	emissione	ing. L. Testa	ing. A. Mancini	ing. A. Mancini
02					
03					
04					
05					
06					

TITOLO ELABORATO:

RELAZIONE GENERALE

N° ELABORATO:

A.01

formato A4

scala -

file: A.01_1

Indice

1	Premessa.....	2
2	Lo stato attuale.....	3
3	Riferimenti normativi.....	5
4	Descrizione dell'intervento.....	6
4.1	La pista ciclopedonale su Via Emilio Lepido.....	6
4.2	La pista ciclopedonale sulla SS9 Via Emilia.....	7
5	Lo smaltimento delle acque di piattaforma.....	10
6	L'impianto di pubblica illuminazione.....	11
6.1	Via Emilio Lepido.....	11
6.2	Gli attraversamenti ciclopedonali.....	11
7	I dispositivi di sicurezza.....	12
8	La segnaletica stradale.....	13

1 Premessa

Il Comune di Parma ha affidato a G.T. Engineering l'incarico per la redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica di interventi di ricucitura di alcune piste ciclabili nel Comune di Parma.

La presente relazione tecnica generale tratta dell'intervento di ricucitura della PISTA CICLABILE VIA EMILIA - EX SALAMINI.

Obiettivo primario del progetto è la messa in sicurezza dei pedoni e dei ciclisti e una maggior integrazione della periferia con il centro abitato del capoluogo, dando origine ad un percorso ciclopedonale in continuità con i tratti già esistenti.

2 Lo stato attuale

L'area d'intervento è localizzata in corrispondenza del quartiere Ex Salamini di Parma, lungo Via Emilio Lepido e lungo SS9 Via Emilia, tra la rotatoria di inizio della Tangenziale Nord e la rotatoria di fine della Tangenziale Sud (vedi Figura 1).



Figura 1 – Inquadramento area di progetto

Lo stato attuale è caratterizzato dalla presenza, sui due limiti dell'intervento, di percorsi pedonali e ciclabili scollegati tra loro.

Sul lato sud di Via Emilio Lepido esiste un percorso ciclabile bidirezionale con corsie riservate, realizzato su marciapiede, con pavimentazione colorata di rosso, contiguo al percorso pedonale, che si interrompe all'altezza del n° civ.55 (vedi Figura 2).

Sul lato nord della SS9 Via Emilia è presente un percorso ciclopedonale promiscuo, realizzato su marciapiede (vedi Figura 3), che ha inizio in corrispondenza della rotatoria finale della Tangenziale Sud.



Figura 2 – Percorso ciclabile e pedonale esistente su Via Emilio Lepido



Figura 3 – Percorso ciclopedonale esistente sulla SS9 Via Emilia

3 Riferimenti normativi

Per la redazione del progetto si è fatto riferimento alle seguenti normative vigenti:

- D.Lg.vo n. 36 del 31/03/2023 – “Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici”.
- L.R. n. 24 del 21/12/2017 e s.m.i. – “Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio”.
- D.Lg.vo n. 285/92 e s.m.i. – “Nuovo Codice della Strada”.
- D.P.R. n. 495/92 e s.m.i. – “Regolamento di esecuzione e attuazione del Nuovo Codice della Strada”.
- D.M.LL.PP. n. 557 del 30/11/1999 – “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”.
- D.Min.Infrastrutt.Trasporti 5/11/2001 n.6792 – “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”.
- D.Min.Infrastrutt.Trasporti 22/04/2004 n.67 – Modifica del decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".
- D.Min.Infrastrutt.Trasporti 19/04/2006 - “Norme funzionali e Geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”;

4 Descrizione dell'intervento

4.1 La pista ciclopedonale su Via Emilio Lepido

Lungo il lato sud di Via Emilio Lepido, il progetto prevede la realizzazione del prolungamento verso est del percorso ciclopedonale esistente all'altezza del n° civ.55, fino all'imbocco della struttura metallica di sovrappasso ciclopedonale.

Come già detto, si tratta di una pista ciclabile bidirezionale con corsie riservate, realizzata su marciapiede, con pavimentazione colorata di rosso, contigua al percorso pedonale (vedi Figura 4). Solo per un breve tratto finale, dove lo spazio tra la carreggiata e la struttura di sovrappasso diventa limitato, il percorso ciclopedonale diviene promiscuo. Il tratto con pista ciclabile contigua al marciapiede ha lunghezza di circa 186m, mentre il tratto promiscuo è lungo circa 41m, per un totale di 227m di percorso in progetto.

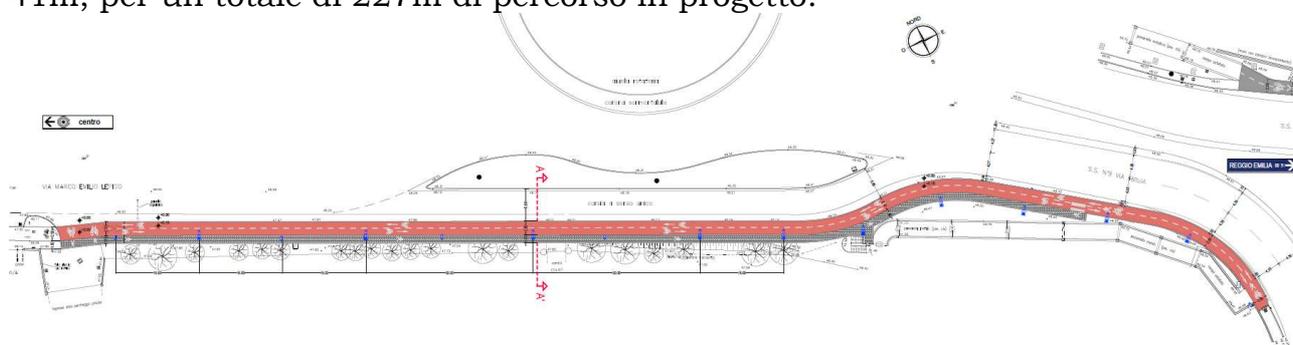


Figura 4 - La pista ciclopedonale di Via Emilio Lepido

Come si può notare nella sezione di Figura 5, la pista ciclabile, è larga 2.50m e posizionata tra la carreggiata e l'allineamento dei lampioni esistenti. Il percorso pedonale, invece, è largo 1.50m e posizionato in esterno ai lampioni. La prima sarà realizzata mediante un modesto allargamento del marciapiede verso la carreggiata, sostituendo il cordolo vetusto con uno di nuova fornitura.

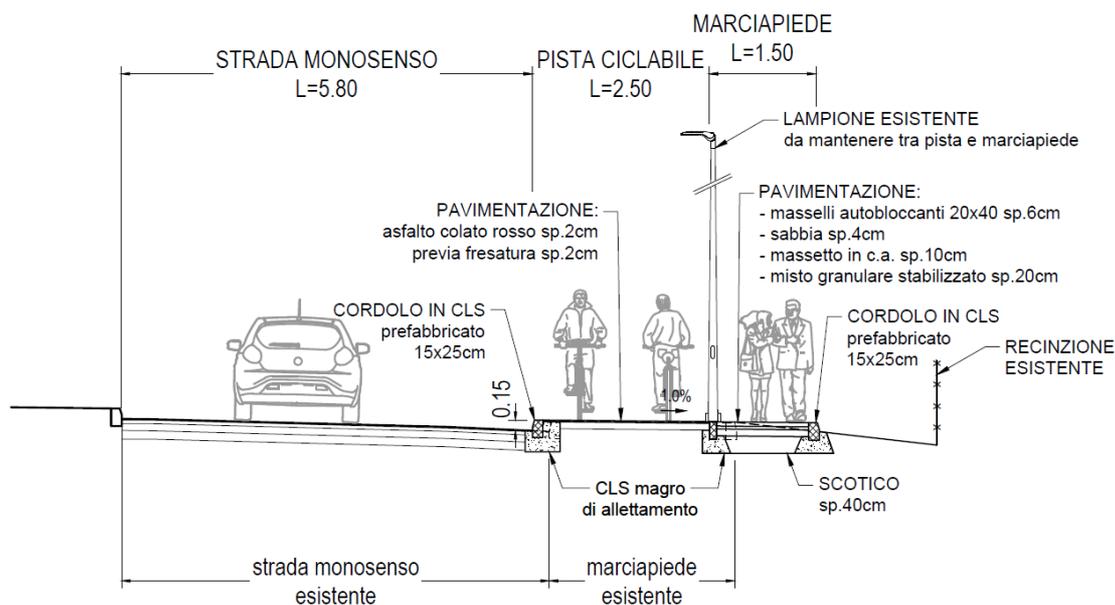


Figura 5 - Sezione pista ciclabile contigua al marciapiede

La pavimentazione ciclabile è costituita da uno strato di asfalto colato di spessore 2cm, con finitura superficiale di colore rosso, realizzata previa fresatura dell'asfalto esistente.

Il percorso pedonale, invece, sarà realizzato allargando il marciapiede verso l'esterno, mediante uno scavo di scotico del terreno di 40cm, la posa di cordoli laterali, il riempimento tra di essi con misto granulare stabilizzato e il getto in opera di un massetto in c.a. di spessore 10cm, armato con rete elettrosaldata $\phi 6\text{mm}$ 20x20cm. La pavimentazione sarà costituita da masselli autobloccanti 20x40 di spessore 6cm, posati su un letto di sabbia di spessore 4cm.

4.2 La pista ciclopedonale sulla SS9 Via Emilia

Lungo il lato nord della SS9 Via Emilia, il progetto prevede la realizzazione del prolungamento del percorso ciclopedonale esistente in corrispondenza della rotatoria finale della Tangenziale Sud verso ovest, fino all'imbocco della struttura metallica di sovrappasso ciclopedonale.

Si tratta di un percorso promiscuo, pedonale e ciclabile, realizzato su marciapiede, di lunghezza totale pari a circa 835m.

Il primo tratto, in corrispondenza dell'imbocco della struttura metallica di sovrappasso ciclopedonale (vedi Figura 6), ha lunghezza di circa 95m e sarà realizzato mediante un allargamento di circa 50cm del marciapiede verso l'esterno, sostituendo, sul margine stradale, il cordolo vetusto con uno di nuova fornitura.

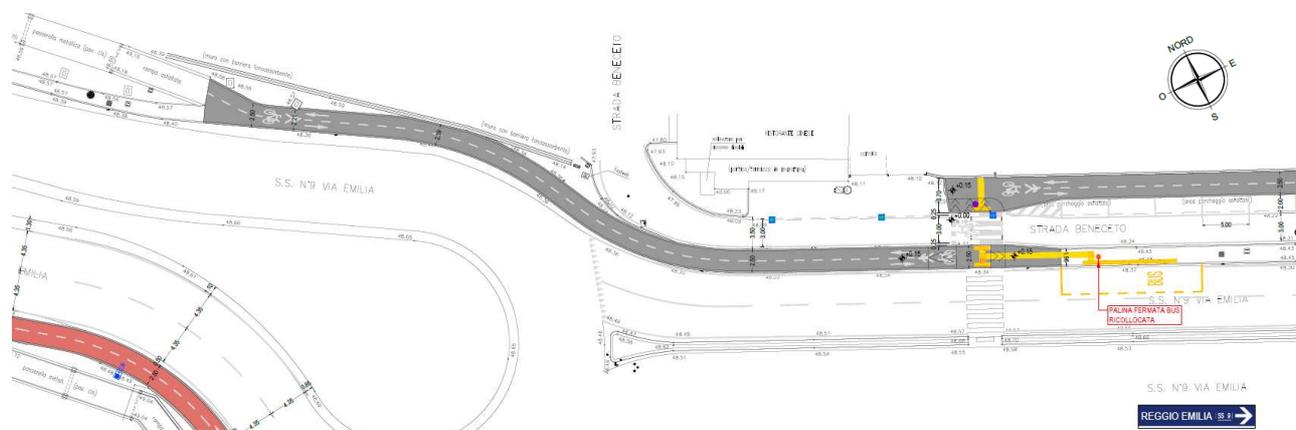


Figura 6 – La pista ciclopedonale su SS9 Via Emilia e Strada Beneceto

Allo scopo di evitare che il percorso ciclopedonale interferisca con la fermata bus esistente, il progetto prevede di traslare quest'ultima verso est di circa 26m, ridefinendo, di conseguenza, il nuovo percorso tattile per ipovedenti da realizzarsi sulla pavimentazione.

In corrispondenza dell'attraversamento pedonale esistente su Strada Beneceto, si prevede di realizzare un attraversamento ciclopedonale, in modo da trasferire il percorso in progetto sul marciapiede più a nord.

Come si può notare nella sezione tipo di Figura 7, la piattaforma stradale della Via Emilia rimane di larghezza immutata (7.33m), mentre la carreggiata di Strada Beneceto viene ridotta a 3.50m in corrispondenza dell'attraversamento ciclopedonale.

La pavimentazione di progetto è costituita da uno strato di asfalto colato di spessore 2cm, posato su massetto in c.a. gettato in opera, di spessore 10cm, armato con rete elettrosaldata ϕ 6mm 20x20cm.

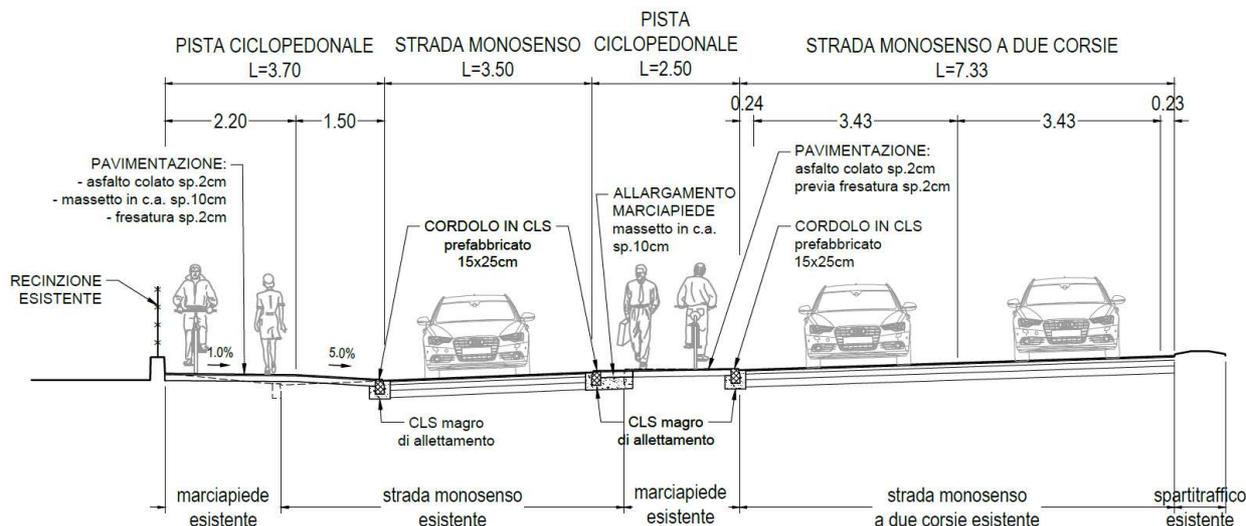


Figura 7 – Sezione tipo attraversamento ciclopedonale su Strada Beneceto

Proseguendo verso est, il progetto sarà realizzato mediante un allargamento di circa 50cm del marciapiede verso la carreggiata, posando, sul margine stradale, un cordolo prefabbricato 15x25cm di nuova fornitura (vedi Figura 8).

La nuova piattaforma stradale mono senso in direzione “centro” della Via Emilia avrà larghezza 7.50m e sarà composta da due corsie di marcia larghe 3.25m e due banchine laterali larghe 0.50m.

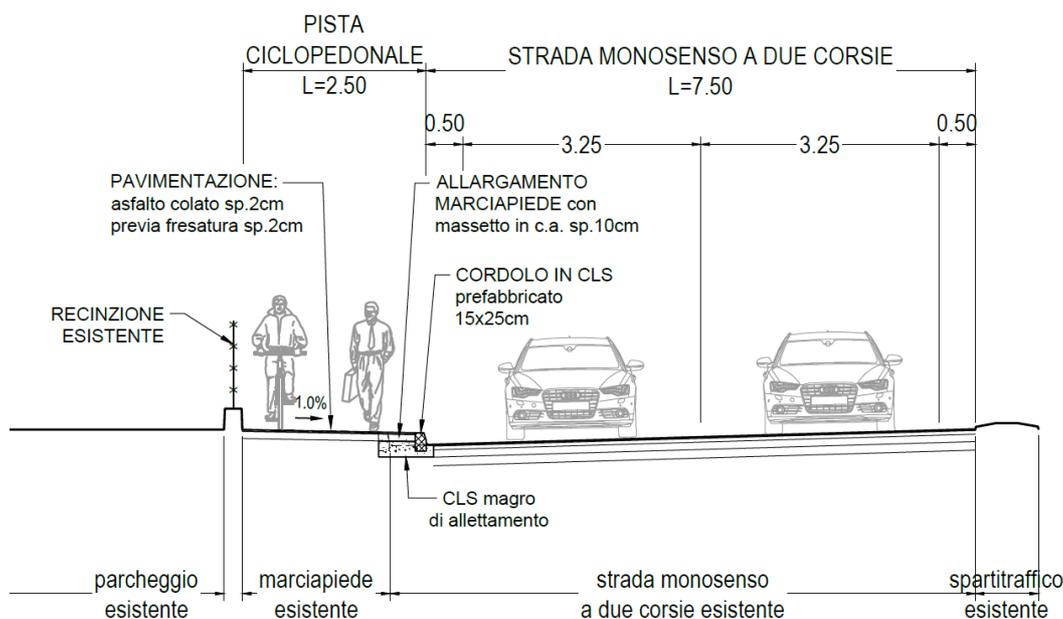


Figura 8 – Sezione tipo su SS9 Via Emilia

In corrispondenza degli accessi laterali sarà realizzata la segnaletica orizzontale di “passo carraio” e saranno installati dei dissuasori di parcheggio a colonnina in ghisa (pallini viola in Figura 9).

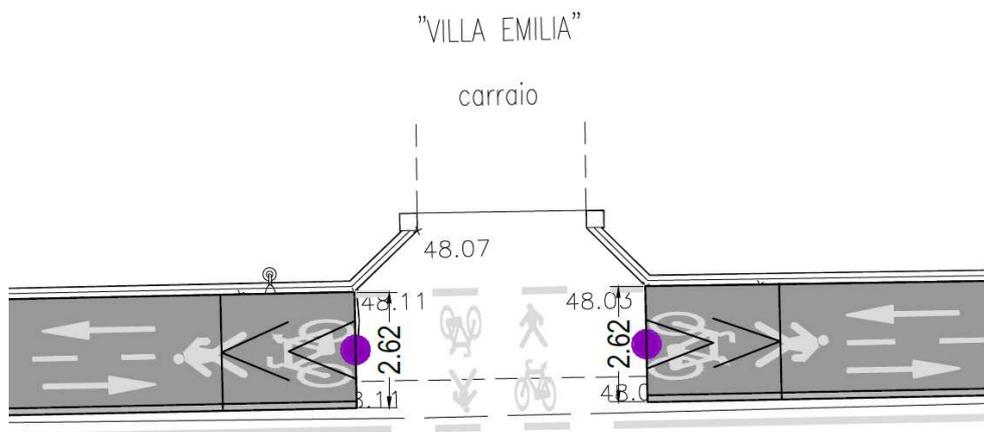


Figura 9 – Passo carraio su SS9 Via Emilia

In corrispondenza delle intersezioni stradali di Via P.Carnera e Via L.Casanova e Via S.Donato sarà realizzata la segnaletica orizzontale di “attraversamento ciclopeditonale” e, per garantire la sicurezza dei ciclisti e pedoni, saranno installati dissuasori a colonnina in ghisa (vedi Figura 10).

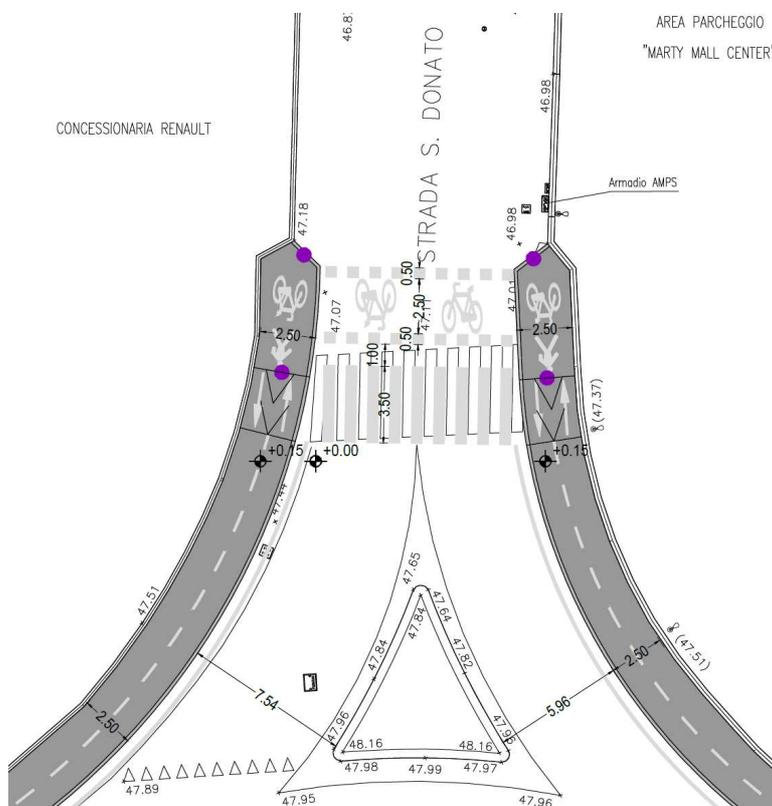
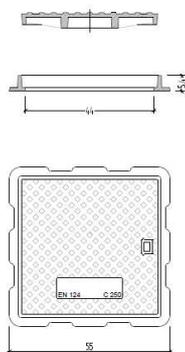


Figura 10 – Attraversamento ciclopeditonale in Via S. Donato

5 Lo smaltimento delle acque di piattaforma

Il progetto prevede il mantenimento del sistema di smaltimento delle acque meteoriche presente lungo il margine stradale di Via Emilio Lepido e di Via Emilia, ripristinando, dopo la posa dei nuovi cordoli stradali, ed eventualmente prolungando le bocche di lupo esistenti (vedi Figura 11).

CHIUSINO IN GHISA SFEROIDALE
CLASSE C250 0.50x0.50
SCALA 1:10



SEZIONE TIPO POZZETTO 45x45cm (BOCCA DI LUPO)
CON SCARICO DIRETTO
SCALA 1:10

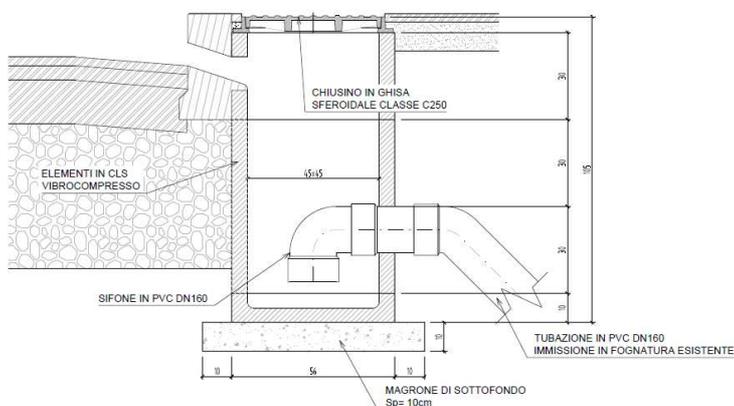


Figura 11 – Pozzetto a bocca di lupo

6 L'impianto di pubblica illuminazione

6.1 Via Emilio Lepido

Il progetto prevede di dotare il nuovo percorso ciclopedonale di Via Emilio Lepido di un impianto di pubblica illuminazione, dimensionato secondo le norme UNI 11248 e UNI 13201 e nel rispetto della Legge della Regione Emilia-Romagna n. 19 del 29.09.2003.

Si prevede la posa di armature stradali con lampade a led e dotate di dispositivo di "mezzanotte virtuale" per la riduzione del flusso luminoso durante le ore notturne; l'ottica prevista impedisce la dispersione del flusso luminoso verso l'alto e al di fuori delle zone da illuminare.

Gli apparecchi illuminanti vengono montati su pali conici in acciaio zincato a caldo secondo UNI EN ISO 1461 e dotati di morsettiera in cui viene fatta la derivazione dalla linea principale. I pali verranno posati con appositi plinti porta palo, dimensionati in funzione dell'altezza e dotati di pozzetto con chiusino in ghisa.

La posa dei cavi viene fatta in tubazione interrata con tubo corrugato a doppia parete a norma CEI EN 61386-24.

Tutti i componenti (cavi, morsettiere e apparecchi illuminanti) dovranno essere in classe di isolamento II (doppio isolamento) per la protezione dai contatti diretti e indiretti.

Per maggiori dettagli sulla classificazione illuminotecnica, le prestazioni e le caratteristiche dei componenti, si rimanda alla progettazione esecutiva.

6.2 Gli attraversamenti ciclopedonali

In corrispondenza delle intersezioni stradali di Via L.Casanova e Via S.Donato, gli attraversamenti ciclopedonali in progetto saranno dotati di segnaletica verticale luminosa, integrata con lampeggianti gialli e proiettori a led per l'illuminazione al suolo degli attraversamenti stessi, come illustrato nell'immagine seguente.

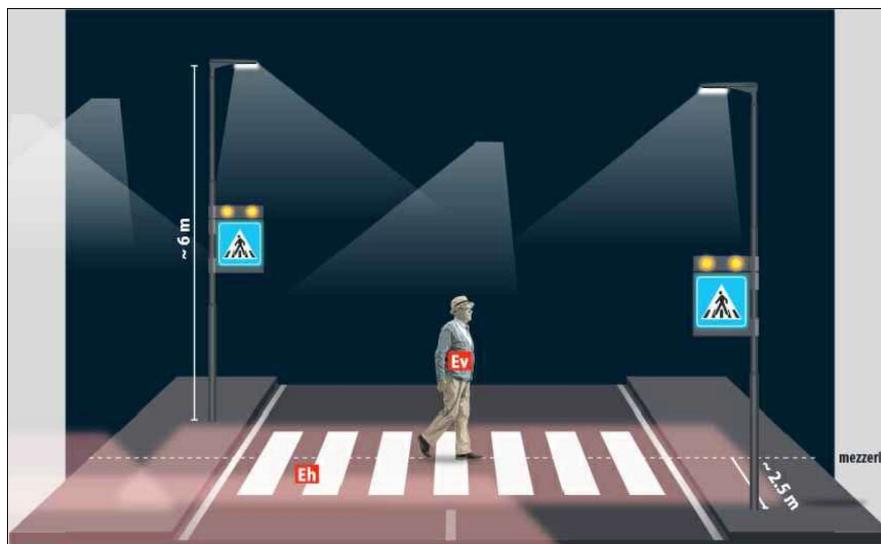


Figura 12 - Segnalamento e illuminazione attraversamento pedonale

7 I dispositivi di sicurezza

A garanzia della sicurezza degli utenti deboli della strada, ovvero i ciclisti e i pedoni, il progetto prevede diversi tipi di interventi:

- il primo è quello di installare, come già accennato, i dissuasori a colonnina in ghisa in corrispondenza di tutti i passi carrai e tutti gli attraversamenti stradali, in modo evitare che gli autoveicoli salgano sulle rampe di raccordo tra i marciapiedi e le pavimentazioni stradali, salvaguardando gli utenti del percorso ciclopedonale;
- il secondo intervento consiste nel ripristinare, ove mancanti, o sostituire, ove danneggiati, i parapetti in acciaio presenti lungo i marciapiedi in progetto (vedi figure seguenti);



Figura 13 – Parapetto mancante



Figura 14 – Parapetto danneggiato

- il terzo intervento consiste nell'istallazione di un parapetto, ove mancante, attorno le pareti di un canale con sezione ad U presente in prossimità del marciapiede di Via S.Donato (vedi figura seguente).



Figura 15 – Parapetto mancante attorno al canale

8 La segnaletica stradale

Lungo tutta l'estensione dell'intervento sarà realizzata la segnaletica orizzontale e verticale relativa alla nuova pista ciclopedonale e sarà di conseguenza adeguata la segnaletica esistente.