



Comune di Parma

PISTA CICLABILE "PARMA - ALBERI DI VIGATTO"

CIG B8E8F11020

REDAZIONE DEL DOCFAP E PFTE

IN CONFORMITÀ A QUANTO PREVISTO DALL'ALLEGATO I.7 ARTT. 1-2 DEL D.LGS 36/23

ELABORATO:

DOCFAP

R.4

PARMA
CAMPUS

Str. Langhirano

FONTANINI



PERCORSO CICLABILE
IPOTESI 2
Sviluppo
3.95 km

Str. Chiaviche

ALBERI



PERCORSO CICLABILE
IPOTESI 1
Sviluppo
3.37 km

Str. Martinella

Confronto comparato delle alternative progettuali

PROGETTO:

ING. ROSARIA RAGAZZINI
(Ord. Ing. Prov. PR 1567A)

DOCFAP.R.4 – CONFRONTO COMPARATO DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI

PREMESSA

L'elaborato propone il CONFRONTO COMPARATO DELLE DUE ALTERNATIVE PROGETTUALI richiesto a Disciplinare mediante supporto tabellare di sintesi delle caratteristiche delle due proposte di tracciato, con riferimento a:

- A. CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO, CONSISTENZA E DURATA DEI LAVORI**
- B. INTERFERENZA DELL'OPERA SUL CONTESTO**
- C. FRUIBILITA' DELL'OPERA ED EFFICACIA DEL SERVIZIO**

I tre elementi di Valutazione sono quindi dettagliati in sub criteri , riferiti a:

A	CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO , CONSISTENZA E DURATA DEI LAVORI
A.1	Sviluppo di tracciato
A.2	Costi esecutivi
A.3	Incidenza dei costi di manutenzione
A.4	Tempi di realizzazione dei lavori
A.5	Durata del procedimento autorizzativo
A.6	Incidenza degli espropri
A.7	Rischio idraulico
A.8	Illuminazione del tracciato
B	INTERFERENZA DELL'OPERA SUL CONTESTO
B.1	Impatti con linee AT
B.2	Impatti con linee MT
B.3	Impatti con linee BT
B.4	Impatti con linea gasdotto interrata
B.5	Presenza di tratti a corsie di marcia separate
B.6	Commistione con percorsi pedonali
B.7	Numerosità degli attraversamenti ciclabili
B.8	Numerosità piazzole di sosta
B.9	Numerosità impatti con fermate bus
B.10	Sviluppo di cavi e canali tombinati
B.11	Impatti con aree di pertinenza di corpi idrici superficiali
B.12	Numerosità di manufatti idraulici e stradali necessari al tracciato
B.13	Numerosità impatti con recinzioni private e passi carrai
B.14	Numerosità impatti con aree di parcheggio
C	FRUIBILITA' DELL'OPERA ED EFFICACIA DEL SERVIZIO
C.1	Utenze residenziali servite dal tracciato
C.2	Attività commerciali servite dal tracciato
C.3	Funzioni scolastiche servite dal tracciato
C.4	Aree verdi e servite dal tracciato
C.5	Funzioni sportive / tempo libero servite dal tracciato
C.6	Impatto sulla sicurezza stradale utenze deboli offerta dal tracciato
C.7	Connessione con altri percorsi ciclabili
C.8	Alternative al tracciato principale

Il giudizio di efficacia con riferimento ai vari sub criteri è esposto in termini quantitativi e trova giustificazione dalle elaborazioni progettuali allegate al DOCFAP (ossia analisi dello stato dei luoghi, inserimento progettuale nel contesto, stima dei costi e delle durate)

L'analisi comparata mostra elementi di vantaggio maggiori per la soluzione di TRACCIATO 1 come pure elementi di criticità minori rispetto a TRACCIATO 2.

L'analisi del contesto e delle condizioni di viabilità ha permesso tuttavia di constatare la efficacia combinata di entrambi i tracciati.

Tracciato T1 (lungo Strada Martinella) offre infatti un servizio alle utenze deboli (pedoni e cicli) lungo una viabilità di prevalenti caratteristiche residenziali.

Tracciato T2 migliora la sicurezza di un tratto stradale caratterizzato da elevati volumi di traffico (sia leggero che pesante) con piattaforma viaria priva di banchine pavimentate e con larghezze di corsia contenute entro i 3ml, offrendo spazi di transito e sosta ad utenze "deboli".

Tracciato T2 si inquadra, di fatto, nell'ambito di un progetto di potenziamento e miglioramento degli standards di sicurezza della viabilità di Strada Langhirano che riguarda, in primo luogo, la infrastruttura stradale, completa delle banchine e degli spazi accessori ad essa annessi.

CONFRONTO COMPARATO DELLE DUE ALTERNATIVE PROGETTUALI		TRACCIATO 1		TRACCIATO 2	
		PRO	CONTRO	PRO	CONTRO
A	LAVORI				
A.1	Sviluppo di tracciato	X			X
A.2	Costi esecutivi	XX			XX
A.3	Incidenza dei costi di manutenzione		X	X	
A.4	Tempi di realizzazione dei lavori	XX			XX
A.5	Durata del procedimento autorizzativo	XX			XX
A.6	Incidenza degli espropri	X			X
A.7	Rischio idraulico		X	X	
A.8	Illuminazione del tracciato	XX			XX
B	INTERFERENZE				
B.1	Impatti con linee AT		X	X	
B.2	Impatti con linee MT		X	X	
B.3	Impatti con linee BT		X	X	
B.4	Impatti con linea gasdotto interrata		X	X	
B.5	Presenza di tratti a corsie di marcia separate		XX		X
B.6	Commistione con percorsi pedonali		XX		X
B.7	Numerosità degli attraversamenti ciclabili		X		X
B.8	Numerosità piazzole di sosta			X	
B.9	Numerosità impatti con fermate bus	X			
B.10	Sviluppo di cavi e canali tombinati		X		X
B.11	Impatti con aree di pertinenza di corpi idrici superficiali		X		XX
B.12	Numerosità di manufatti idraulici e stradali necessari al tracciato	X		X	
B.13	Numerosità impatti con recinzioni private e passi carrai		X	X	
B.14	Numerosità impatti con aree di parcheggio		X	X	
C	CONTESTO				
C.1	Utenze residenziali servite dal tracciato	XX		X	
C.2	Attività commerciali servite dal tracciato	XX		X	
C.3	Funzioni scolastiche servite dal tracciato	X		X	
C.4	Aree verdi e servite dal tracciato	X		X	
C.5	Funzioni sportive / tempo libero servite dal tracciato	X		X	
C.6	Impatto sulla sicurezza stradale utenze deboli offerta dal tracciato	X		XX	
C.7	Connessione con altri percorsi ciclabili	XX		X	
C.8	Alternative al tracciato principale	X			X
VALUTAZIONE COMPLESSIVA (con XX per i temi ritenuti di maggiore rilevanza)		23	15	19	16