



REGIONE ABRUZZO

PROVINCIA DI CHIETI

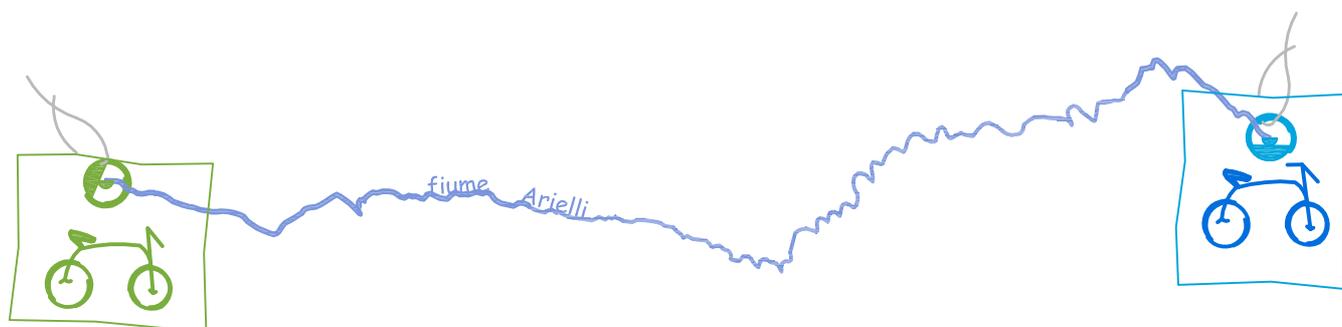
CONTRATTO DI FIUME COMUNI DI:
ARIELLI-CANOSA SANNITA-CRECCHIO-ORTONA-TOLLO

PISTA CICLABILE "VIA DEI MULINI"

(Fondi PAR FAS 2007-2013 Linea di azione I.3.3.a)

Progetto Definitivo - Esecutivo

Tavola E05 - Riferimenti normativi
materiali, segnaletica e particolari costruttivi



16/11/2015

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

arch. Giovina Scioletti
geom. laur. Antonio Centofanti
geom. laur. Giandomenico Scioletti

RIFERIMENTI NORMATIVI

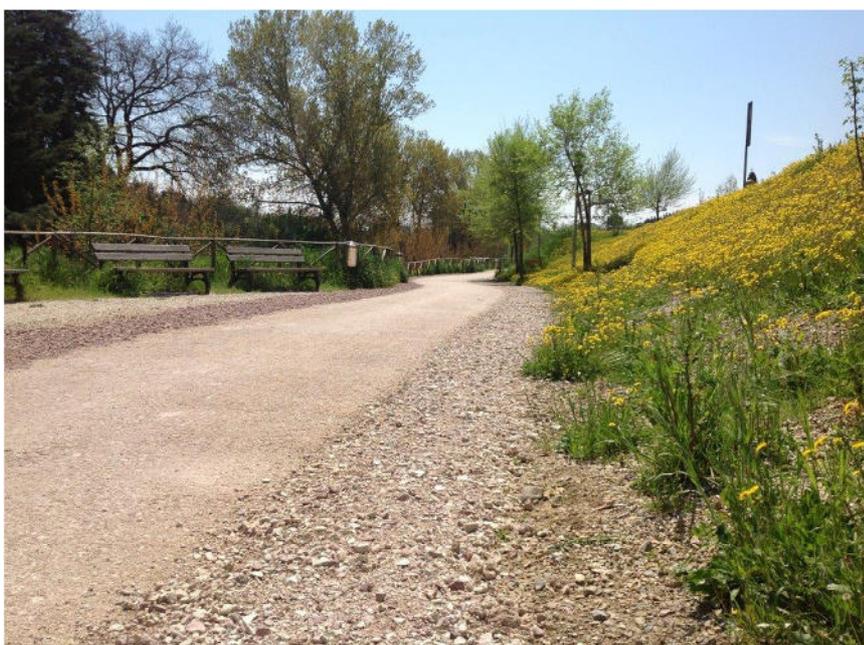
- Dlgs. N. 285 del 30/04/1992;
- D.P.R. n. 495 del 16/12/1992 regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada (REG)
- D.M.LL:PP. 30/11/1999 n. 557 Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (DM)
- Direttiva M.LL.PP. 24/10/2000 direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione (DIR1)

PAVIMENTAZIONE CICLOPEDONALE IN TERRA STABILIZZATA OTTENUTA MEDIANTE RIPORTO, COMPATTAZIONE E RULLATURA DI MISTO GRANULARE DI CAVA

La soluzione più semplice e meno onerosa in termini di apporto viabilistico è sempre stata la costruzione di strade in terra battuta, pur con riconosciuti limiti funzionali anche significativi, che ne hanno inesorabilmente determinato, per lungo tempo, la classificazione nella viabilità inferiore.

Con la disponibilità di tecniche e materiali specificatamente progettati e geologicamente orientati, le usuali strade in terra vengono ormai più correttamente concepite e definite come "strade in terra stabilizzata".

Questo progresso tecnologico ha accompagnato la riscoperta delle valenze di integrità paesaggistica ed ecologica delle strade esenti da calcestruzzo, asfalto e bitume, consentendo il superamento di molti dei limiti funzionali accennati per le usuali strade in terra battuta ed aprendo interessanti opportunità.



Con le "nuove" strade stabilizzate, accanto all'economia delle risorse possono essere autorevolmente e certificatamente collocati l'impatto ambientale assente o trascurabile, la conservazione di importanti equilibri idrogeologici, altrimenti compromessi, la conservazione delle cromie paesaggistiche ed altri aspetti comunque rilevanti che fanno ritornare attuali queste strade del "passato".

La pavimentazione in terra battuta si ottiene mediante un sistema stabilizzante in polvere conforme alla Direttiva CEE 89/106 (del tipo STABILSANA o prodotti similari) miscelato con legante-consolidante (del tipo

“STABILSOLID” 20.15 o prodotti simili), acqua e misto granulare di cava in curva granulometrica, come da specifica tecnica.

Lo stabilizzante è costituito da un premiscelato in polvere a base di silicati, carbonati e fosfati di sodio e potassio che favoriscono l'azione del legante-consolidante, tramite l'azione di sali complessi che svolgono la funzione di neutralizzare le pellicole organiche presenti nel terreno.

Viene inoltre favorita la dispersione e la funzione del legante nel materiale terroso e a lavoro ultimato, non apparirà alterato l'aspetto iniziale del materiale stabilizzato dal punto di vista cromatico, garantendo quindi impatto ambientale nullo.

Il materiale di cava dovrà possedere uno specifico assortimento granulometrico, contenuto d'acqua predeterminato e particolari prestazioni meccaniche, al fine di assicurare una corretta costipazione in fase di lavorazione, nonché buone durabilità e capacità portante.

La lavorazione dovrà conferire infatti, alla pavimentazione realizzata, (strade, parcheggi, piste ciclabili, aree di servizio in genere) caratteristiche di portanza, resistenza all'usura, e avere inoltre carattere di irreversibilità (stabilità funzionale).

La posa in opera viene preferibilmente eseguita mediante vibro-finitrice al fine di ottenere una superficie il più possibile planare ed inoltre facilitare la successiva fase di compattazione che avverrà mediante rullo compattatore sino a raggiungere una densità, dello strato trattato, non inferiore al 95% rispetto ai valori determinabili, con lo stesso impasto, in laboratorio (prova AASHO T 180). Le caratteristiche di finitura rispecchiano quelle dei materiali utilizzati. Per quanto sopra potrebbero comparire quindi, in superficie, naturali disomogeneità come: disomogeneità granulometrica, debole movimento superficiale, deboli variazioni cromatiche, leggera discontinuità planare. La realizzazione dovrà avvenire solo previa analisi ed esecuzione di una corretta sottofondazione. Al fine di ottenere le prestazioni e qualità estetiche attese, è di rilevante importanza garantire una buona maturazione della pavimentazione pertanto mantenendo la superficie del substrato umida per almeno 48 ore e di non consentire su di essa alcun tipo di traffico (sia esso pedonale o pesante) per almeno tre giorni.



SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE

DELLA PISTA CICLABILE

Le piste ciclabili devono essere provviste della specifica segnaletica verticale di cui ai commi 9 e 10 dell'articolo 122 del DPR 495/92 all'inizio ed alla fine del loro percorso, dopo ogni interruzione e dopo ogni intersezione. (Art. 10 c.1 REG).

Il segnale PISTA CICLABILE deve essere posto all'inizio di una pista, di una corsia o di un itinerario riservato alla circolazione dei velocipedi. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni (art. 122 c.9 lett. C REG).

La fine dell'obbligo dei segnali di cui al comma 9 deve essere indicata con analogo segnale barrato obliquamente da una fascia rossa.

La larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le striscie di margine, è pari ad 1,50 mt.; tale larghezza è riducibile ad 1,25 mt. nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva pari a 2,50 mt. (art.7 c.1 REG).

Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 mt. semprechè questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata (art.7 c.2 REG).

La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 mt. (art. 7 c.4 REG).

Le piste ciclabili, qualora non protette da elementi in elevazione sulla pavimentazione, sono separate dalle corsie di marcia mediante due striscie continue affiancate, una bianca di 12 cm. di larghezza ed una gialla di 30 cm. distanziate tra loro di 12 cm.; la striscia gialla deve essere posta sul lato della pista ciclabile (art. 140 c.7 REG).

Le piste ciclabili devono essere provviste di appositi simboli e scritte orizzontali che ne distinguano l'uso specialistico, anche se la pavimentazione delle stesse è contraddistinta nel colore da quella delle contigue parti di sede stradale destinate ai veicoli a motore ed ai pedoni. Analogamente deve essere segnalato, con apposite frecce direzionali sulla pavimentazione, ogni cambio di direzione della pista (art.10 c.2 REG).

I simboli possono costituire ripetizioni dei segnali verticali, o di simboli in essi contenuti; in particolare, sulle piste e sugli attraversamenti ciclabili può essere tracciato il segnale o il simbolo del segnale di pista ciclabile; in ogni caso essi devono essere opportunamente deformati in funzione del tipo di strada, al fine di consentirne la corretta percezione (art.148 c.11 REG).

In sintesi, ad ogni intersezione/attraversamento vanno rappresentati simboli e frecce direzionali che indichino l'uso specialistico delle piste ciclabili, in modo da fornire sufficienti informazioni all'utenza stradale.

Gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati sulla carreggiata mediante due striscie bianche discontinue, di larghezza di 50 cm.; con segmenti ed intervalli lunghi 50 cm. la distanza minima tra i bordi interni delle due striscie trasversali è di 1 mt. per gli attraversamenti a senso unico di 2 mt. per gli attraversamenti a doppio senso. In caso di

attraversamento ciclabile contiguo a quello pedonale è sufficiente evidenziare la striscia discontinua solo la parte non adiacente l'attraversamento pedonale (art. 146 c.2 REG).

Analogamente a quanto previsto dall'art. 145 comma4, sulle strade ove è consentita la sosta, per migliorare la visibilità, da parte dei conducenti, nei confronti dei velocipedi che si accingono ad impegnare la carreggiata, gli attraversamenti ciclabili possono essere preceduti, nel verso di marcia dei veicoli, da una striscia gialla a zig zag, del tipo di quella di cui all'articolo 151, comma3, di lunghezza commisurata alla distanza di visibilità. Su tale striscia è vietata la sosta (art. 146 c.3 REG); sugli attraversamenti ciclabili può essere tracciato il segnale di pista ciclabile (rivolto verso la direzione di provenienza dei veicoli); in ogni caso essi devono essere opportunamente deformati in funzione del tipo di strada al fine di consentire la corretta percezione (art. 148 c.11 REG).

Per gli attraversamenti a raso, in aree di intersezione ad uso promiscuo con i veicoli a motore ed i pedoni, le piste ciclabili su corsia riservata devono in genere affiancarsi al lato interno degli attraversamenti pedonali, in modo tale da istituire per i ciclisti la circolazione a rotatoria con senso unico antiorario sull'intersezione medesima (art.9 c.2 REG).

Di seguito si riportano delle schede e figure indicative.





CORRIDOIO CICLO CULTURALE di VALLE TROMPIA

COSA VISITARE NEI DINTORNI



1 Villa Gisenti e Parco

L'edificio fu la residenza padronale di Francesco Gisenti (1822-1887), fondatore dell'omonimo complesso industriale a Carcina. Costruito all'inizio del XIX secolo fu in seguito donato dalla famiglia al Comune di Villa Carcina insieme con il parco pubblico che oggi regala gioia per bambini e vacanze nella. La villa è ora sede espositiva.



2 Biblioteca di Villa Carcina

La biblioteca è ospitata nella ex Scuola materna Cappelletti nella frazione di Villa e aderisce al Sistema Bibliotecario della Valle Trompia, che si propone di creare una rete tra le biblioteche e i centri di gestione della cultura e di alcuni servizi locali. Incontra nel "polo culturale" del paese, il sede di eventi letterari, artistici e musicali.



3 Parco di Villa dei Pini

Parco e altre aree verdi attrezzate con aree giochi, percorsi pedonali e spazi gioco per i più piccoli, costituiscono il patrimonio ecologico a disposizione della comunità. Il parco pubblico di Villa, annesso alla sacconca Villa dei Pini, ora sede della Casa di riposo, è uno dei quattro presenti a Villa Carcina, insieme con quelli di Cellina, Capizzo e Carcina dove si trova Villa Gisenti.



4 Chiesa San Rocco

Poco più di una grande cappella con profilo esterno a capanna e mattoni, la chiesa fu fondata in seguito alla diffusione della devozione rivolta a S. Rocco dopo le pestilenze del XV secolo. All'interno si conserva la bella pala da altare eseguita da Pietro Scabini nel 1765.



 **Comunità Montana di Valle Trompia**



Regione Lombardia

Provincia Autonoma di Brescia - PIAZZA S. PIETRO 1 - 25121 BRESCIA - TEL. 030/2411111 - FAX 030/2411112



art. 136



art. 80

Fig 3: Segnaletica per avvio ad itinerario ciclabile

