

INDICE

| | |
|--|---|
| PREMESSA | 2 |
| 1. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI..... | 4 |
| 1.1 Intersezione S.P. n. 1 (variante Pratese) e nuova viabilità | 5 |
| 1.2 Intersezione S.P. 1 (in quel tratto via Galilei) con via G.Matteotti | 6 |
| 1.3 Intersezione S.P. 1 (in quel tratto via Galilei) con via XX Settembre..... | 7 |
| 1.4 Intersezione S.P. 1 (in quel tratto via L. da Vinci) e via F. Ferrucci..... | 7 |
| 1.5 Nuova viabilità tra via E.Fermi e via Panaro con rotatoria | 8 |

PREMESSA

La progettazione esecutiva, degli interventi di riqualificazione e "fluidificazione lenta" della S.P. n. 1, nel Comune di Agliana, e' stata sviluppata a seguito delle determinazioni introdotte con la conferenza dei servizi del 18 febbraio 2005 sul progetto definitivo che ha visto la partecipazione di tutti gli enti e i soggetti interessati dall'intervento;

Successivamente con gli incontri:

- del 16 aprile 2005 con i proprietari dei terreni interessati dall'intervento e oggetto di osservazioni-controdeduzioni;
- e dell'11 maggio 2005 con il Comune di Agliana e la Provincia di Pistoia sono stati definiti gli ultimi aspetti in merito alla progettazione esecutiva di cui la presente relazione e' parte integrante.

L'intervento organizzato lungo la strada provinciale di Agliana, al margine sud dell'abitato, si configura come progetto di "fluidificazione lenta" del traffico pubblico e privato attraverso l'eliminazione delle intersezioni semaforizzate, il divieto delle svolte a sinistra e i "ritorni" per le inversioni di marcia organizzati sull'utilizzo delle rotatorie collocate lungo gli assi di intersezione storica dell'antica centurazione romana.

Il progetto esecutivo che sostanzia i contenuti del definitivo e' stato sviluppato sulla base del preliminare curato direttamente dai tecnici del Comune di Agliana e sottoposto alla conferenza dei servizi in data 11 novembre 2004.

Anche nello sviluppo della progettazione esecutiva e a seguito dei nuovi input trasmessi da Provincia di Pistoia, ente committente del progetto e il Comune di Agliana, sono state apportate alcune modifiche al definitivo.

In particolare la rotatoria centrale, ridossata al costruendo edificio della Misericordia, mantenendo la forma classica di rotatoria, ha subito modifiche negli accessi laterali, esterni alla stessa, in modo da non penalizzare i "passi carrabili" attualmente esistenti.

L'intervento, denominato con il numero 3, ha assunto la caratteristica di incrocio in sicurezza con solo svolte in destra, rimandando alle rotatorie, a nord e a sud, la possibilità delle inversioni e delle svolte in sinistra.

E' stata eliminata la cosiddetta rotatoria 4 sostituita da un tratto di nuova viabilità con annesse nuove mini-rotatorie.

Le rotatorie 1 e 5, all'inizio e alla fine dell'intervento globale, sono state rimodulate per accogliere le osservazioni prodotte dai proprietari dei terreni interessati dall'intervento.

Tutte le aree di intervento sono attrezzate per la mobilità dolce (pedonale e ciclabile) con l'obiettivo di coniugare interventi di carattere generale (fluidificazione dell'asse, messa in sicurezza degli incroci pericolosi) con la necessità di supportare i movimenti trasversali, motorizzati e ciclo-pedonali, tipici di una area antropizzata divisa, quasi "tagliata", da un asse viario che e' andato ad assumere sempre piu' importanza nel quadro dei collegamenti provinciali e regionali.

La parte grafica si compone di tavole comuni (Tavv. 1, 2, 3, e Tavv. 19, 20 e 21). Per le rotatorie e le sistemazioni viarie sono stati elaborati disegni specifici che hanno contemplato le planimetrie di progetto delle opere, dei sottoservizi e degli espropri.

L'intervento di fluidificazione e messa in sicurezza della Strada Provinciale n. 1 rientra all'interno del finanziamento previsto dalla DCR 35/02 denominato "adeguamento della declassata dalla rotatoria della seconda tangenziale di Prato all'incrocio con la S.P. 6 in comune di Agliana" finanziato con fondi regionali 2003-7 e con fondi della provincia di Pistoia e del Comune di Agliana per un importo totale di 2.763.569,77 comprensivo di lavori a base d'asta e di somme a disposizione.

1. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

Il progetto di riqualificazione della S.P. n. 1, nel Comune di Agliana, prevede l'inserimento di tre grandi rotatorie e di due minirotatorie compatte che regolano l'innesto di altrettante intersezioni con viabilità interne, in parte oggi gestite con impianti semaforici.

La S.P. 1, "variante pratese", nel suo tracciato lambisce a sud l'abitato del comune di Agliana.

Procedendo da NO a SE si succedono:

1. intersezione con nuova viabilità;
 - rotatoria a 3 bracci
2. intersezione S.P. 1 (in quel tratto via Galilei) con via G.Matteotti;
 - rotatoria a 4 bracci
 - risistemazione dell'intersezione via Galilei – via Parini – via Pò
3. intersezione S.P. 1(in quel tratto via Galilei) con via XX Settembre;
 - sistemazione dell'incrocio con sole svolte in destra
4. intersezione S.P. 1 (in quel tratto via L. da Vinci) e via F.Ferrucci;
 - rotatoria a 4 bracci
 - rotatoria compatta inserita su via Ferrucci lato sud
5. nuova viabilità e rotatoria compatta all'intersezione via E.Fermi - via A.Volta.

Le superfici oggetto di intervento vengono ripavimentate secondo gli standards normalmente utilizzati dalla Provincia di Pistoia (vedi schema riportato in tavola E20) con uno strato di terreno bonificato di 50 cm cui si sovrappongono una geogriglia in polipropilene resistente a trazione, uno strato di fondazione in misto granulare non legato da 40 cm, uno strato di base in conglomerato bituminoso da 10 cm, uno strato di collegamento in conglomerato bituminoso da 8 cm e un tappeto in conglomerato bituminoso per strato di usura da 4 cm.

Il tratto di provinciale compreso tra gli interventi 1 e la rotatoria recentemente ultimata all'incrocio con via Selva sarà inoltre dotato di cordolo centrale dello spessore di 0,5 m a separazione delle due corsie da 5,5 m con banchina da 50 cm.

A seguire il dettaglio delle caratteristiche degli interventi previsti.

1.1 Intersezione S.P. n. 1 (variante Pratese) e nuova viabilità

La nuova intersezione tra la nuova viabilità che collega via Palaia alla S.P. n. 1, e la S.P. n. 1 è risolta con una rotatoria disassata rispetto al tracciato stradale attuale, con centro in corrispondenza dell'attuale banchina ovest.

L'intervento impone l'esproprio di porzioni di terreno limitrofe al tracciato attuale, coinvolgendo quattro diverse proprietà, per un totale, compresa anche la nuova viabilità, di 2.545 mq parte destinati a vivaio e la restante parte a seminativo arborato o in abbandono. L'intervento produce l'abbattimento delle recinzioni attuali e la definizione dei nuovi confini, con l'installazione di nuovi muri di cinta.

La nuova viabilità si innesta su via Palaia, con incrocio a raso, proseguendo per circa 80 m a SE fino all'intersezione con la S.P. 1 secondo un tracciato curvilineo, che prevede marciapiede di 1,5 m da ambo i lati, e corsie da 3,5 m (comprensive di banchine da 0,5 m). L'innesto sulla rotatoria prevede raggi di 15 m e aiuola spartitraffico con attraversamento pedonale.

La rotatoria a tre bracci presenta un raggio esterno di 25 m, con corona di 17 m organizzata a verde con torre faro centrale e, arboratura ad alto fusto su riporto di terreno vegetale con pendenza verso l'esterno del 3%. La sezione stradale dell'anello di 8 m, è organizzata su 2 corsie da 3,5 m, con banchina da 0,5 m, ed ha pendenza del 2%.

L'intervento predispone e/o adegua i servizi necessari, creando fossi di guardia con muretti in cemento armato, in comunicazione con le caditoie adottate come sistema di scalo delle acque e con la linea di fogna di progetto, diramata

dall'esistente. Due i pozzetti di progetto, uno a diramazione della rete fognaria, uno a diramazione della rete elettrica.

1.2 Intersezione S.P. 1 (in quel tratto via Galilei) con via G.Matteotti

L'intersezione, attualmente regolata da impianto semaforico, viene risolta con una rotatoria a quattro bracci, con corona centrale a verde con arboratura ad alto fusto e torre faro centrale.

L'intervento prevede un piano di esproprio per un totale di circa 1.033 mq di terreni a destinazione d'uso prevalentemente agricola (seminativi arborati e vivai), con la demolizione delle aiuole spartitraffico esistenti e di tratti di recinzione (successivamente ridefiniti).

E' prevista, nell'ambito dell'intervento in oggetto, la risistemazione dell'intersezione attigua (lato nord) tra via Parini, via Galilei e via Po', con marciapiedi da 1,5 m da ambo i lati, attraversamenti pedonali rialzati su via Po' e via Parini e aiuole spartitraffico.

La rotatoria prevista per l'intersezione con via Matteotti, in asse con l'attuale tracciato della S.P. 1, di raggio esterno 24 m e corona di 16 m, presenta un'aiuola centrale con riporto di terreno vegetale di pendenza verso l'esterno del 3%, un anello a due corsie da 3,5 m, con banchine da 0,5 m per complessivi 8,00 m e pendenza del 2%. I marciapiedi hanno una larghezza di 1,5 m corredati sul lato nord da un sistema di aiuole e parcheggi. In corrispondenza delle aiuole su via Galilei sono localizzati gli attraversamenti pedonali.

I servizi a rete subiscono un adeguamento in relazione all'intervento, che va dallo smantellamento del preesistente impianto semaforico allo spostamento dei pali dell'illuminazione nei pressi dell'intersezione minore (via Parini – via Galilei – via Po'), con l'adattamento delle reti fognaria ed elettrica, ampliando per la prima il sistema di caditoie già esistente, e per la seconda installando un nuovo tombino in prossimità della torre faro.

1.3 Intersezione S.P. 1 (in quel tratto via Galilei) con via XX Settembre.

La sistemazione dell'incrocio con attraversamenti pedonali e spartitraffico centrale organizza i flussi di traffico in modo da avere solo svolte in destra.

Per i ritorni e le svolte in sinistra dovranno essere utilizzate le nuove rotatorie della misericordia (lato Pistoia), su via Matteotti, e la rotatoria di recente realizzazione su via Selva.

L'incrocio viene anticipato da due attraversamenti pedonali con funzione di rallentatori della velocità ai mezzi in transito lungo la provinciale.

In questo modo si annullano quasi le superfici da espropriare se si esclude una piccola porzione (2,50 mq) di una particella adiacente la parte nord-ovest dell'incrocio.

1.4 Intersezione S.P. 1 (in quel tratto via L. da Vinci) e via F. Ferrucci.

L'intersezione tra la S.P. 1, in quel tratto via Leonardo da Vinci, e via Ferrucci è risolta con una rotatoria a quattro bracci, nel ramo a sud dei quali si innesta un nuovo svincolo in rotatoria compatta, a tre bracci.

L'intervento impone l'esproprio di porzioni di terreno limitrofe al tracciato attuale, coinvolgendo sei diverse proprietà, per un totale di 1.887 mq di cui parte destinati a vivaio e parte a seminativo arborato, con l'abbattimento e il successivo ritracciamento di tratti di recinzione.

La rotatoria a quattro bracci presenta un raggio esterno di 27 m, con corona di 19 m organizzata a verde con torre faro centrale e arboratura ad alto fusto su riporto di terreno vegetale con pendenza verso l'esterno del 3%. La sezione stradale, della corona rotatoria, è di 8 m organizzata su 2 corsie da 3,5 m, con banchina da 0,5 m, ed ha pendenza del 2%. Un sistema di aiuole e cordoli regola l'afflusso e il deflusso da e per le viabilità parallele alla S.P.1. Marciapiedi

da 1,5 m lambiscono l'intervento, e con una serie di attraversamenti completano la rete pedonale.

La rotatoria compatta a tre bracci presenta un raggio esterno di 12 m, con corona di 6 m organizzata a verde con torre faro centrale con pendenza verso l'esterno del 3% e anello sormontabile di 2 m. La sezione stradale, 6 m, è organizzata su 2 corsie da 3 m, compresa banchina da 0,5 m, ed ha pendenza del 2%. Un sistema di aiuole e cordoli regola l'afflusso e il deflusso da e per le viabilità parallele alla S.P.1.

L'intervento predispone e/o adegua i servizi necessari, con fossi di guardia con muretti in cemento armato per l'interramento, in comunicazione con le caditoie adottate come sistema di scalo delle acque e con la linea di fogna di progetto, diramata dall'esistente.

1.5 Nuova viabilità tra via E.Fermi e via Panaro con rotatoria

L'intervento si conclude con la realizzazione di una viabilità di connessione, funzionale all'intero sistema infrastrutturale della larghezza di m 7,00.

La nuova viabilità viene affiancata da un doppio marciapiedi da m 1,50 e si innesta nella viabilità esistente complanare alla S.P. n. 1 denominata via Panaro.

Alla testata della nuova viabilità viene inserita una rotatoria compatta, semisormontabile con raggio di 11,00 metri e diametro complessivo di 22,00 m.

La nuova rotatoria mette in connessione via E.Fermi e via A.Volta con il sistema viario della strada provinciale.