



## **RETE VIARIA**

### **1. PREMESSA**

Il comparto edificatorio C3/3b della variante al P.R.G. del comune di Policoro, per la sua destinazione prettamente ad uso abitativo, si prevede sia interessato da traffico leggero, composto in massima parte da automobili.

All'interno del comparto, la rete stradale ha caratteristiche distributive, nel senso che smista il traffico alle abitazioni: le strade di contorno, o strade di piano, hanno anche funzione di raccolta delle varie correnti di traffico provenienti dai vari comparti adiacenti ad esse.

Da queste considerazioni, è derivata la scelta progettuale di differenziare le strade, assegnando a ciascun tipo, differente sezione ma stesse caratteristiche di portanza.

Per quanto riguarda l'andamento planimetrico, le strade hanno tutto sviluppo rettilineo e agli incroci sono raccordate da curve a piccolissimo raggio poiché è buona norma, all'interno dei centri abitati, di non utilizzare curve ad ampio raggio al fine di ridurre la velocità degli autoveicoli e di conseguenza i pericoli per i pedoni.

L'andamento planimetrico di progetto prevede tre strade di P.R.G.; la prima divide il comparto C3/3b dal comparto C3/3 a, la seconda divide il nostro comparto con il comparto C2/3 ed infine la terza divide il comparto C3/3b dall comparto C3/2.

L'andamento altimetrico è stato invece condizionato principalmente dalla scelta urbanistica di mantenere in grandi linee la pendenza del terreno attualmente esistente, che declina verso via D'Azeglio.

### **2. TIPOLOGIE E TRONCHI STRADALI**

In riferimento a quanto detto al paragrafo precedente, si sono suddivise le stra-

de in due tipologie differenti: strada di piano primarie e strade interne di collegamento

## **2.1 Strade di piano primarie**

Le tre strade di piano primarie sono le strade definite in planimetria "Tronco A" , "Tronco C" e "Tronco F" che dividono il comparto C3/3b dai comparti C3/3a, C2/3 e C3/2; le prime due partono da via M. D'Azeglio e terminano su una nuova strada di P.R.G. tangente il comparto C3/2 (Trono F). Sono ha due corsie di larghezza di m. 4,50 ciascuna, ed affiancate da un marciapiede di larghezza m. 2,00. Ad ogni carreggiata si è assegnata una pendenza trasversale unica dell' 2,0%.

## **2.2 Strade interne di collegamento**

Sono strade di piano interne e di collegamento tra i vari Tronchi.

La carreggiata stradale è composta da marciapiedi da ambo i lati di larghezza m. 2,00 e sede stradale di complessivi m. 8 con unica corsia per senso di marcia di m. 4,00 pendenza doppia trasversale dell' 2,0 %.

Le strade di collegamento interne sono:

- Tronco B
- Tronco D
- Tronco E

Queste strade, sono affiancate da parcheggi trasversali alla direzione di marcia, di larghezza m, 5.00. La pendenza trasversale doppia è del 2.0%.

## **3. DESCRIZIONE DEI LAVORI**

Le categorie dei lavori in oggetto possono riassumersi nel modo seguente:

- Movimento di materiale, per raggiungere le quote di progetto;

- Costruzione del corpo stradale , nei tratti in rilevato, mediante aggiunta di materiali idonei provenienti da cave di prestito delle categorie A1, A3, A2-4 e A2-5. Il materiale sarà compattato meccanicamente, mediante rulli a piedi costipanti, fino a raggiungere il grado di costipamento prescritto nel Capitolato
- Realizzazione della sovrastruttura stradale. Si prevede un solo tipo di sovrastruttura stradale per tutti i tipi di strada. La pavimentazione è così composta: **strato di fondazione** in misto granulare stabilizzato con legante naturale dello spessore reso di cm 30 dopo il costipamento; **strato di collegamento (binder)** di conglomerato bituminoso del tipo semichiuso agglomerato a caldo al 4-5% di bitume puro, steso con vibrofinitrice e rullato per uno spessore reso di cm 7; **tappetino di usura** in conglomerato bituminoso del tipo chiuso agglomerato a caldo con 5-6% di bitume puro steso con vibrofinitrice e rullato per uno spessore reso di cm 3.
- Costruzione dei marciapiedi. I marciapiedi avranno di ml 2.00 essi saranno delimitati lungo le due generatrici da cordoli in cemento vibrato della sezione media di cm 10x25, posati su opportuno sottofondo di calcestruzzo cementizio a q.li 2 di cemento. La pavimentazione sarà costituita da pietrini in cemento scanalati, dello spessore di cm 2-3, posati su sottostante letto di malta di cemento di spessore cm. 3, massetto in calcestruzzo cementizio a q.li 2.50 di cemento dello spessore di cm 10.
- Realizzazione dei parcheggi. Per i parcheggi verrà usata la stessa tecnica di realizzazione del corpo stradale; essi saranno disposti secondo il disegno di progetto.

Firma