



PROGETTO DI ATTREZZATURA AD USO PUBBLICO ADIBITA A  
PALESTRA, SPAZI COMUNI E VERDE ATTREZZATO  
CON PARCHEGGIO INTERRATO NON PERTINENZIALE PER N. 60  
BOX AUTO ai sensi degli artt. 56 e 17 delle N.T.A della variante PRG  
SU AREA PRIVATA DESTINATA A SPAZI PUBBLICI (AREA N.12)  
Foglio 13 Tav. 8 – Specificazioni - VIA SAN DOMENICO - NAPOLI

**RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA DEL SISTEMA DI VIABILITA'**

L'area dove si inserisce il progetto è contraddistinta da un sistema viario collinare, intorno al quale si sviluppa una urbanizzazione densa, costituita essenzialmente da fabbricati condominiali a carattere residenziale ed edifici scolastici.

Via San Domenico rappresenta la strada principale di collegamento tra la zona a valle, (Soccavo) ed, a monte (Via Cilea angolo Corso Europa) e rappresenta l'asse su cui gravita la parte urbana in esame.

L'intervento progettuale è localizzato sul lato dx proseguendo dalla Via Cilea, in prossimità del liceo Galilei.

La carreggiata di via San Domenico in corrispondenza del parcheggio è quasi in piano, non superando la pendenza il 2-3 % nel rapporto dislivello lunghezza.

Il tratto di strada è priva di attività commerciali e ha un passaggio veicolare modesto in tutte le ore del giorno, praticamente limitato ai residenti che raggiungono le proprie case e alla popolazione studentesca del limitrofo istituto scolastico.

Il lotto oggetto di intervento è interessato in parte circa 1105,00 mq in luogo di mq. 1225,00 della proprietà, infatti lungo la Via San Domenico la stessa proprietà è delimitata da un muro che praticamente rimarrà inalterato nella sua posizione anche nel progetto. Sul lato esterno, la strada, attualmente, per i pedoni, non presenta una continuità di marciapiedi, infatti sono presenti brevi tratti di marciapiede alternati al terreno o all'asfalto. Il progetto, invece, nel rispetto dell'allineamento della Via San Domenico prevede la realizzazione di marciapiedi antistanti l'area in cui si va ad insediare l'attrezzatura collettiva.



L'area attuale dove è ubicato il lotto e dove sarà realizzato l'intervento, possiede già, un ingresso a raso, che immette, attraverso un cancello, in una stradina privata che costeggia longitudinalmente l'area, la sua posizione, è conforme alle norme del codice della strada e del suo regolamento d'attuazione.

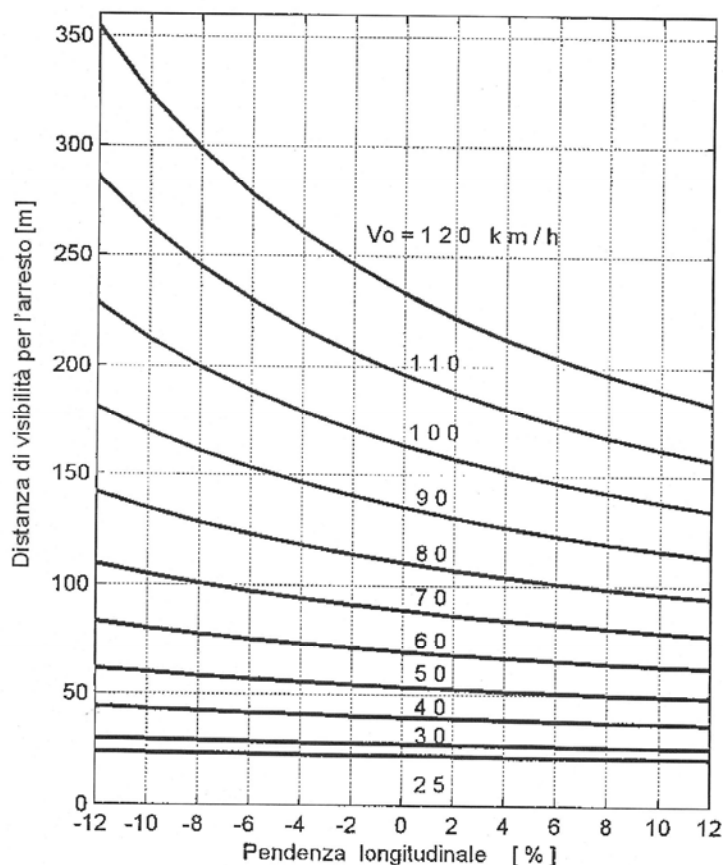
Infatti esso risulta distante dall'intersezione superiore ed inferiore e dal punto di visibilità della curva che lo precede di circa 63,60 metri, distanza sufficiente a garantire lo spazio di frenata, in considerazione del limite di velocità, che per la strada è di 40 Km/h ( O.S. n. 1469 del 13/11/07), della curva e della pendenza della strada stessa è pari al 2,8%.

Dal calcolo che fa riferimento al D.M. del 5/11/2001

La normativa fornisce due abachi di cui il primo si riferisce alle autostrade e il secondo alle altre strade tipo B,C,D,E,F.

Di seguito si riporta il secondo abaco relative a tutte le strade tranne l'autostrada

PER LE ALTRE STRADE





Nota la pendenza  $i$ , della strada, e la Velocità all'inizio della frenata dal diagramma si legge che la Distanza di Arresto è 48,00 metri e quindi inferiore ai 63,60 (Distanza di Visuale Libera).

La posizione di tale accesso rimarrà invariata nel progetto e l'accesso pedonale è separato da quello carrabile.

L'intervento prevede poi la realizzazione di un nuovo passo carrabile, che servirà il parcheggio pertinenziale dell'attrezzatura collettiva. Esso sarà arretrato rispetto al filo stradale ed avrà un accesso con larghezza pari a ml. 5,50 in modo da consentire agevolmente il transito contemporaneo di due autovetture.

L'accesso pedonale è separato rispetto a quello carrabile.

Anche in questo caso, considerata la "distanza di visuale libera" pari a ml 72,00 e in considerazione del limite di velocità, che per la strada è di 40 Km/h ( O.S. n. 1469 del 13/11/07), della curva e della pendenza della strada stessa è pari al 2,8%.

Dal calcolo che fa riferimento al D.M. del 5/11/2001 e quindi dall'abaco prima considerato, si ha che la distanza di arresto  $DA =$  ml 48,00 valore inferiore alla Distanza di Visuale Libera.

Il marciapiede avrà una dimensione minima di ml. 2,00 in ambo le parti nel rispetto dell'allineamento stradale.

In corrispondenza delle due barriere che comunque servono due parcheggi, in entrata, sarà posta l'adeguata segnaletica prima di immettersi sulla strada.

In corrispondenza dei varchi sarà mantenuta la continuità del marciapiede, quindi la stessa quota, con appositi scivoli di accesso per i veicoli alle cordonature, quindi con passaggi pedonali rialzati.

In corrispondenza dei varchi saranno collocate segnaletiche tattili a tutela dei soggetti ipovedenti e non vedenti. (Sistema Loges)

Lo sbarramento è previsto in posizione arretrata di circa m 4,50 e data la larghezza del varco m. 5,50 lo spazio antistante consente l'impedimento della sosta sulla carreggiata in ingresso.



Saranno utilizzati sistemi di segnalazione acustica e luminosa di avviso di apertura e chiusura degli sbarramenti materiali a protezione dell'area di parcheggio

E' da prevedere la seguente segnaletica disposta su via San Domenico e sulla rampa in corrispondenza dell'immissione:

Lungo i due lati rettilinei della strada che precedono l'ingresso dovrà essere proibita la sosta e la fermata, collocando la relativa segnaletica verticale.

Sempre con segnaletica verticale sarà segnalato la svolta a sinistra e l'ingresso al parcheggio.

La segnaletica orizzontale individuerà una linea di canalizzazione dei flussi per le auto dirette al parcheggio.

Per le auto che dall'autorimessa si devono immettere su Via San Domenico sarà indicato lo "Stop" con segnaletica verticale ed orizzontale.

Nel tratto in cui il marciapiede si interrompe per consentire l'accesso alla rampa saranno poste le strisce pedonali.

Si rimanda all'allegata tavola del sistema del traffico, dei dispositivi e della segnaletica necessaria di cui si riporta di seguito uno stralcio.

Napoli 12 Settembre 2011

Arch. Vincenzo Albano