

COMUNE DI ROVATO

Sportello


Unico

Attivita'

Produttive

Progetto di espansione di attivita' produttiva esistente

secondo la procedura di cui al P.D.R. 7 settembre 2010 n. 160 gi D.P.R. 20 ottobre 1998 n. 447/98

COMMITTENTE-PROPONENTE		
EURAL GNUTTI S.P.A. Stabilimento di Rovato Via S. Andrea, 3 25038 Rovato (Brescia) Italia P.IVA 00566100988		
PROGETTO		
Consulenza Operativa: Componente urbanistica generale e da Piano attuativo ERMES BARBA - MAURO SALVADORI ARCHITETTI ASSOCIATI P.zza Roma 3 - Villanuova S/C (Bs) TEL.0365 373650 FAX 0365 31059 architetti.associati@barbasalvadori.it www.barbasalvadori.it	Progetto componente edilizia STUDIO POLI - Dott. Ing . MAURO MEDOLAGO POLI Geom. GIANFRANCO POLI Viale d'Italia 4 - Brescia TEL.030 3771130	Progetto componente specialistica relativa a:

ELABORATO	COMPONENTE EDILIZIA	
ED 22_A	TITOLO	
SCALA	NUOVI STALLI AUTOBUS IN S.ANDREA RELAZIONE TECNICA VERIFICA INGOMBRI VEICOLARI DI PERCORSO	
COMMESSA	U-164/a	
FASE	REVISIONE	NOTE
DATA	DATA	
Giugno 2012	confermato Agosto 2012	
A TERMINE DELLE VIGENTI LEGGI SUI DIRITTI DI AUTORE QUESTO DISEGNO NON POTRA' ESSERE COPIATO, RIPRODOTTO O COMUNICATO AD ALTRE PERSONE O AZIENDE SENZA AUTORIZZAZIONE DELLO STUDIO DI ARCHITETTURA		

RELAZIONE TECNICA

Premessa:

al fine di ottemperare agli indirizzi del P.T.C.P. di integrazione fra espansioni residenziali e terziarie con il trasporto pubblico (art. 94 N.T.A.), dopo esame della potenziale richiesta di futura utenza del servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL) prospettata dalla realizzazione del S.U.A.P. EURAL GNUTTI S.p.A., considerata anche la vicinanza del nuovo comparto industriale con la fermata del TPL "Rovato-via S. Andrea", è stata richiesta dal Settore Trasporti Pubblici della provincia di Brescia la formulazione di una proposta progettuale per il ridisegno della suddetta fermata con la collocazione di due stalli autobus (in direzione nord e sud) in prossimità della rotatoria di intersezione fra Via S. Andrea e via Lazzaretto (tangenziale sud di Rovato) e la sua integrazione con la rete pedonale verso l'accesso al nuovo comparto.

Descrizione del progetto:

I manufatti oggetto della presente relazione, da realizzarsi all'interno delle opere di urbanizzazione esterne al comparto al fine di migliorare il livello di integrazione tra territorio e quanto previsto dalla procedura S.U.A.P. in oggetto, sono descritti graficamente negli elaborati:

I_01: Nuovi stalli autobus in S. Andrea – Planimetria di progetto - scala 1:1000,
per quanto riguarda l'inquadramento territoriale

I_02: Nuovi stalli autobus in S. Andrea – Pianta e sezione - scala 1:200, per quanto riguarda la loro descrizione planimetrica e di sezione.

La redazione del progetto è stata concordata con l'Ufficio Gestione Tecnica e Pianificazione TPL con riferimento ai criteri di disegno delle fermate, delle aree di sosta e segnaletica orizzontale individuati nel "Quaderno n°1 – le fermate del Trasporto Pubblico Locale" pubblicato nel 2007 a cura dell'Assessorato ai Trasporti della provincia di Brescia, ovvero ausilio sinottico della normativa vigente in merito.

Vengono brevemente descritte le opere per la realizzazione dei due stalli di sosta autobus in progetto su via S. Andrea.

- Direzione Sud: realizzazione di un golfo di sosta per autobus con dimensione mt. 20.00 x 3.00, raccordato alla carreggiata di scorrimento veicolare con due tratti di mt. 10.00, separato dalla carreggiata con cordolo rilevato di cm. 3,00 con bordo smussato (cm. 1.00x1.00), identificato da pavimentazione differenziata (porfido) o asfaltatura pigmentata in colore amaranto e strisce e scritta "BUS" in giallo per l'identificazione dell'area di sosta.

Marciapiedi di accesso sovralzato di cm. 12.00 rispetto al piano del golfo di sosta, raccordato attraverso rampe inclinate di lieve pendenza ai percorsi pedonali esistenti ed attraversamenti stradali con eventuale dislivello massimo ammissibile di cm. 2.50 con smusso ; larghezza di mt. 1.50 e spazio di attesa con larghezza di mt. 2.50 idonea per ospitare una futura pensilina.

Cordolo di protezione con altezza di cm. 10.00 a definizione degli spazi di percorrenza pedonale verso le aree esterne all'intervento: in fase di realizzazione sarà valutata la possibilità di inserire un parapetto di protezione qualora i dislivelli esistenti fra marciapiede e il piano di campagna adiacente lo rendessero necessario.

- Direzione Nord: individuazione sulla carreggiata veicolare di un stallo di sosta per autobus con dimensione mt. 20.00 x 2.70 individuato da strisce e scritta "BUS" in giallo.

Marciapiede di accesso sovralzato di cm. 12.00 rispetto al piano stradale raccordato attraverso rampe inclinate di lieve pendenza ai percorsi pedonali esistenti e attraversamenti stradali, con eventuale dislivello massimo ammissibile di cm. 2.50 con smusso; larghezza di mt. 1.50 e spazio di attesa con larghezza di mt. 2.00 con allargamento di mt. 2.50 idoneo per ospitare una pensilina di attesa (Prevedendo lo spostamento di quella attualmente esistente in via S.anna). Cordolo di protezione con altezza di cm. 10.00 a definizione degli spazi di percorrenza pedonale verso le aree esterne all'intervento e parapetto di altezza mt. 1.00 verso l'adiacente canale irriguo. L'area di attesa è raccordata con la pista ciclabile prevista nel progetto S.U.A.P. in oggetto tramite un ponte di attraversamento del suddetto canale.

- Raccordo pedonale: le aree di attesa per gli utenti del servizio di trasporto pubblico sono collegate tra loro tramite passaggio pedonale a raso sito in prossimità della rotatoria con isola di protezione pedonale (con filetti e aiuole ai lati del passaggio e dislivelli di raccordo non superiori a cm. 2.50 con smusso). I passaggi pedonali individuati da strisce sono collocati ad una distanza minima di mt. 5.00 dall'innesto in rotatoria consentendo la sosta di attesa di un autoveicolo senza intralciare sia la carreggiata della rotatoria sia l'attraversamento dei pedoni rispettivamente in uscita o in entrata nella rotatoria stessa.

E' prevista idonea segnaletica bifacciale munita di lampeggiante luminoso a segnalazione dell'attraversamento pedonale.

Si è concordato con i tecnici dell'Ufficio Gestione Tecnica e Pianificazione TPL di aumentare la distanza fra la testa dello stallo di fermata in direzione Nord e il passaggio pedonale da mt. 1.00 come indicato negli schemi esemplificativi della pubblicazione sopraccitata a mt. 5.00 per aumentare la protezione dell'aiuola spartitraffico.

- Modifica tracciato stradale: a seguito della verifica grafica degli ingombri di percorrenza dei veicoli di linea si è ritenuto necessario prevedere l'allargamento

dell'innesto di via S. Anna su via S. Andrea rispetto a quanto definito nell'ipotesi progettuale originale, al fine di agevolare la percorrenza dei veicoli di linea ed evitare interferenze di carreggiata.

In sede di approvazione del progetto previsto dalla procedura S.U.A.P. in oggetto dovrà essere dichiarata l'acquisizione per opere di pubblica utilità delle aree necessarie alla realizzazione delle opere descritte non insistenti su sedime stradale e non di proprietà del proponente.

Si allega alla presente la verifica grafica degli ingombri di percorrenza dei veicoli di linea trasporto pubblico: tale verifica è stata effettuata per i veicoli con lunghezza di mt. 15.00, n° 3 assi e mt. 18.00 snodati, n° 3 assi, come richiesto dall'Ufficio Gestione Tecnica e Pianificazione TPL.

A cantiere avviato e prima del completamento delle opere, previo avviso dell'Ufficio Gestione Tecnica e Pianificazione TPL, dovrà essere consentita la verifica degli spazi di manovra in sito.

Il tecnico incaricato

VERIFICA GRAFICA DEGLI INGOMBRI DI PERCORRENZA DEI VEICOLI DI LINEA TRASPORTO PUBBLICO

Su richiesta dell'Ufficio Gestione Tecnica e Pianificazione TPL della provincia di Brescia è stata effettuata la simulazione grafica per gli ingombri di percorrenza dei veicoli di linea: tale verifica è stata effettuata per i veicoli con lunghezza di mt. 15.00, n° 3 assi e mt. 18.00 snodati, n° 3 assi, dei quali si allegano le schede tecniche. Le caratteristiche di ingombro di tali veicoli sono stati indicati come riassuntivi delle peggiori possibili condizioni di transito.

La verifica è stata svolta su n° 4 tracciati riassuntivi delle possibilità di transito per i mezzi di trasporto pubblico locale:

- 1 – Da S. Andrea verso Rovato (transito direzione Nord)
- 2 – Da Rovato verso S. Andrea (transito direzione Sud)
- 3 – Da tangenziale verso via S. Anna (transito direzione Sud)
- 4 – Da via S. Anna verso tangenziale (transito direzione Nord)

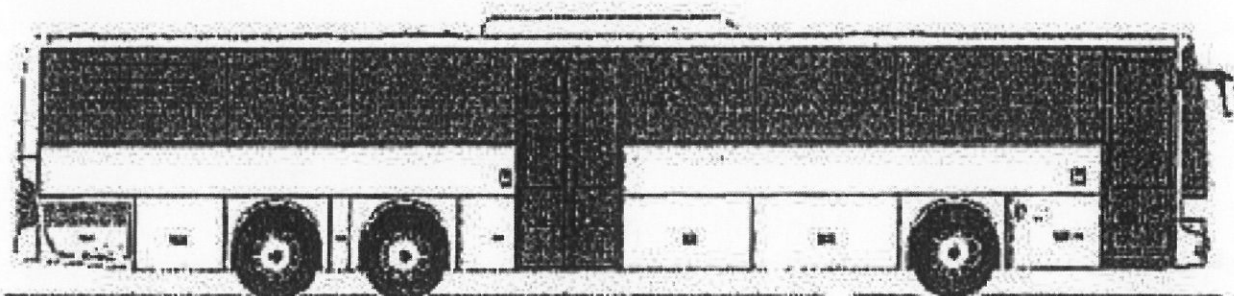
EvoBus

DESCRIZIONE TECNICA
AUTOBUS - CLASSE II - LUNGHEZZA 14,92 M.
INTEGRO L - EURO 4



Segue p.to 1- Descrizione Generale

Dimensioni Principali



Lunghezza massima	14920 mm
Larghezza massima	2550 mm
Altezza massima	3350 mm
Altezza minima dal suolo (a carico)	230 mm
Passo (1°- 2°asse)	6920 mm
Passo (2°- 3°asse)	1600 mm
Sbalzo anteriore	3100 mm
Sbalzo posteriore	3300 mm
Angolo sbalzo anteriore	7° 65'
Angolo sbalzo posteriore	7°
Carreggiata asse anteriore (a carico)	2113 mm
Carreggiata asse centrale motore (a carico)	1834 mm
Carreggiata asse condotto posteriore (a carico)	2113 mm
Diametro minimo di volta	18850 mm
Diametro di sterzata	23450 mm
Larghezza tra i montanti porte :	
1° porta	870 mm
2° porta	1350 mm
Larghezza utile accesso porte :	
1° porta	820 mm
2° porta	1205 mm
Altezza interna corridoio	2175 mm (1940 mm fino a pentaposto)
Larghezza corridoio tra i sedili	560 mm
Larghezza corridoio tra i sedili (selleria Mercedes-Benz tipo Inter Star Plus)	430 mm
Larghezza corridoio tra i sedili (selleria Mercedes-Benz tipo Inter Star Eco)	500 mm
Altezza gradini di accesso dal suolo :	
1° porta	350 mm
2° porta	360 mm
Altezza corridoio (privo di gradini tranne il pentaposto) in corrispondenza della :	
1°- 2°porta	860 mm

EvoBus

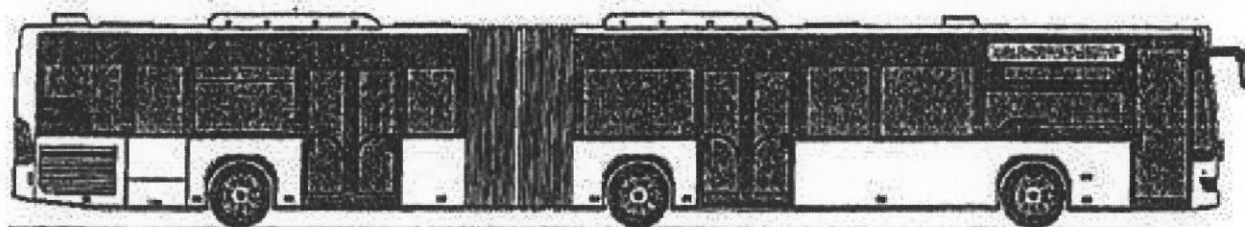
DESCRIZIONE TECNICA
AUTOBUS - CLASSE II - 18 METRI - 3 PORTE
O 530 GNU "CITARO" - EURO 5



Mercedes-Benz

Segue p.to 1 - Descrizione Generale

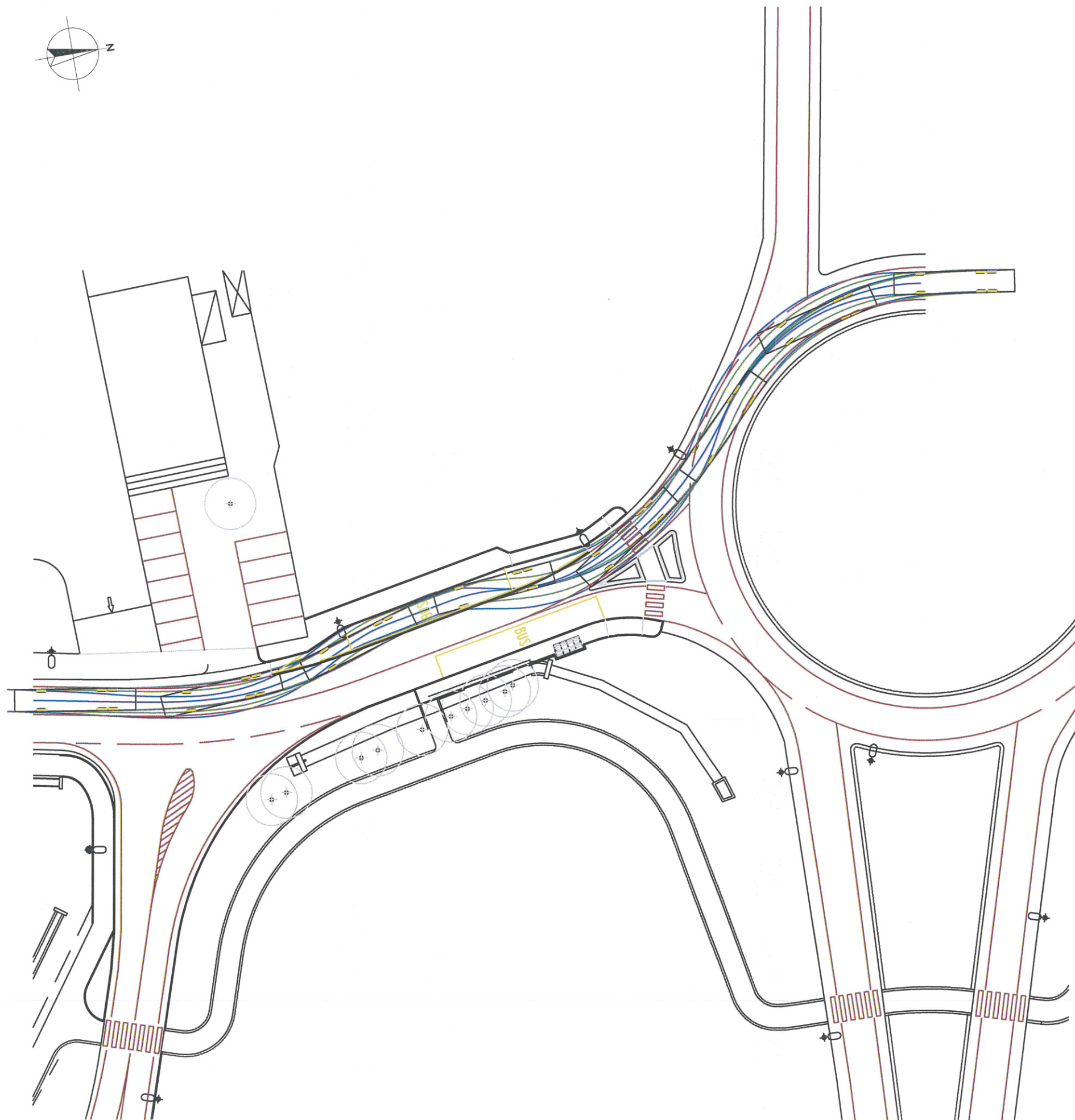
Dimensioni Principali



Lunghezza massima	17990 mm
Larghezza massima	2550 mm
Altezza massima (con Climatizzazione)	3075 mm
Altezza minima dal suolo (a carico)	230 mm
Passo (1°- 2°asse + 2°- 3°asse)	5845 + 5990 mm
Sbalzo anteriore	2755 mm
Sbalzo posteriore	3400 mm
Angolo sbalzo anteriore	7° 4'
Angolo sbalzo posteriore	7°
Carreggiata anteriore (a carico)	2113 mm
Carreggiata posteriore (a carico)	1834 mm
Diametro minimo di volta	19086 mm
Diametro di sterzata	22850 mm
Larghezza porte :	
1° porta	870 mm
2° porta	1350 mm
3° porta	1350 mm
Larghezza accesso porte :	
1° porta	820 mm
2° porta	1250 mm
3° porta	1250 mm
Altezza interna corridoio	2305 mm
Larghezza corridoio passaruota anteriore	900 mm
Larghezza corridoio tra podest	665 mm
Larghezza corridoio passaruota centrale	575 mm
Larghezza corridoio passaruota posteriore	575 mm
Larghezza corridoio tra i sedili (selleria Mercedes-Benz)	500 mm
Altezza gradini di accesso dal suolo :	
1° porta	320 mm
2° e 3° porta	340 mm
Altezza pianale (mezzaria veicolo) in corrispondenza della :	
1° porta	360 mm
2° e 3° porta	370 mm

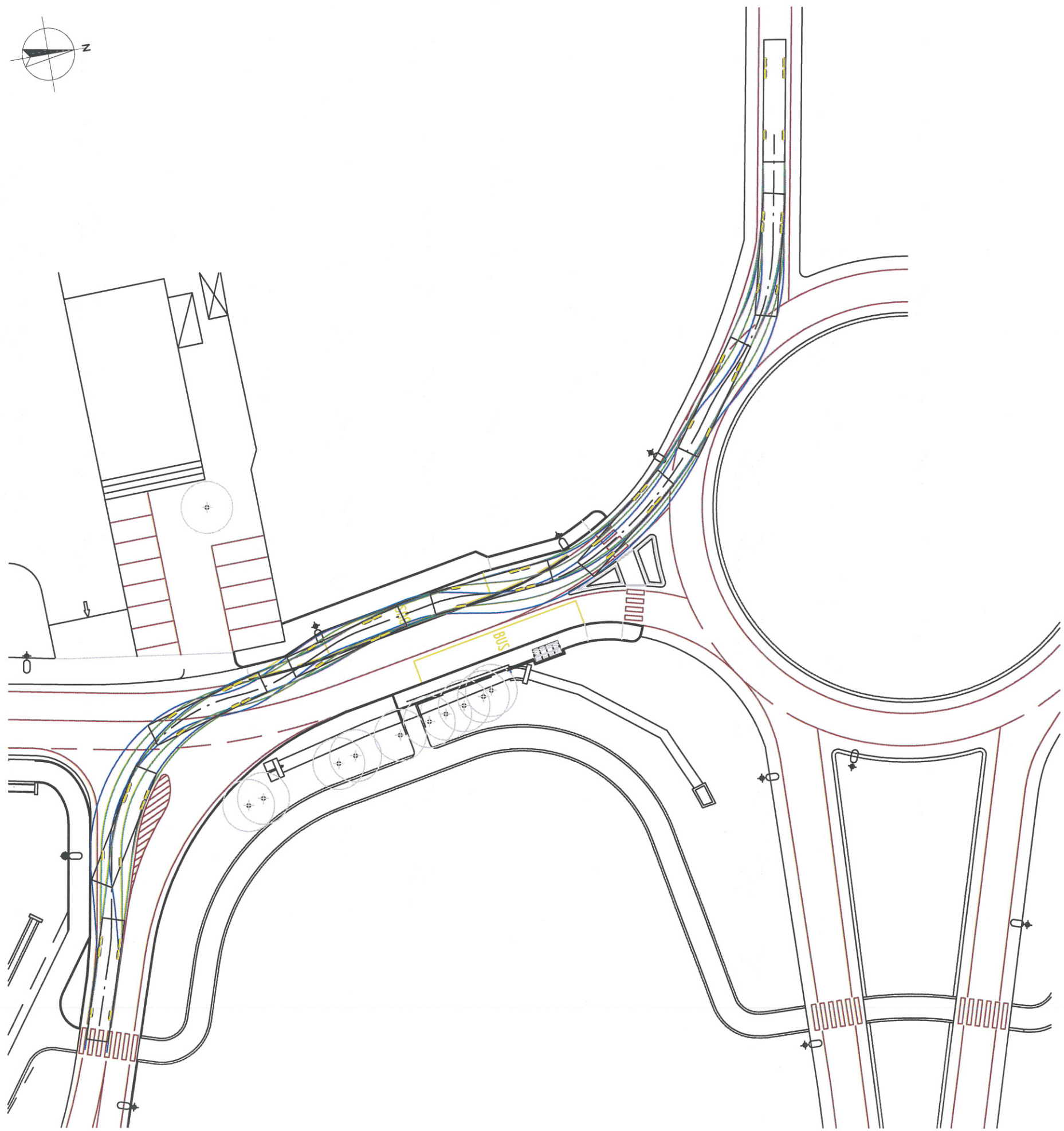
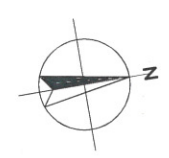
TRACCIATO 2

AUTOBUS L.=15m



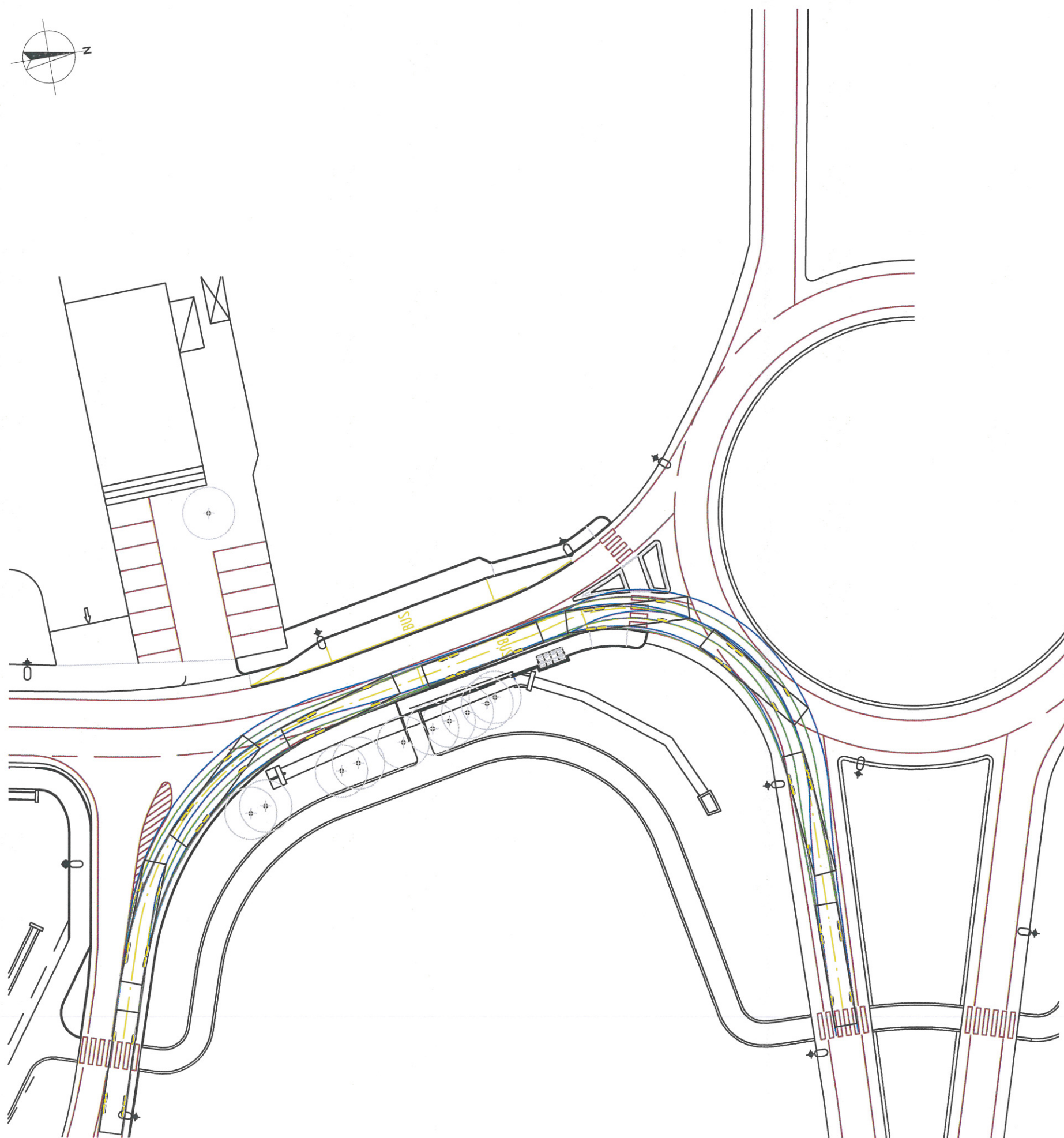
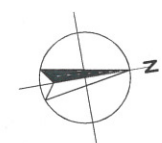
TRACCIATO 3

AUTOBUS L.=15m



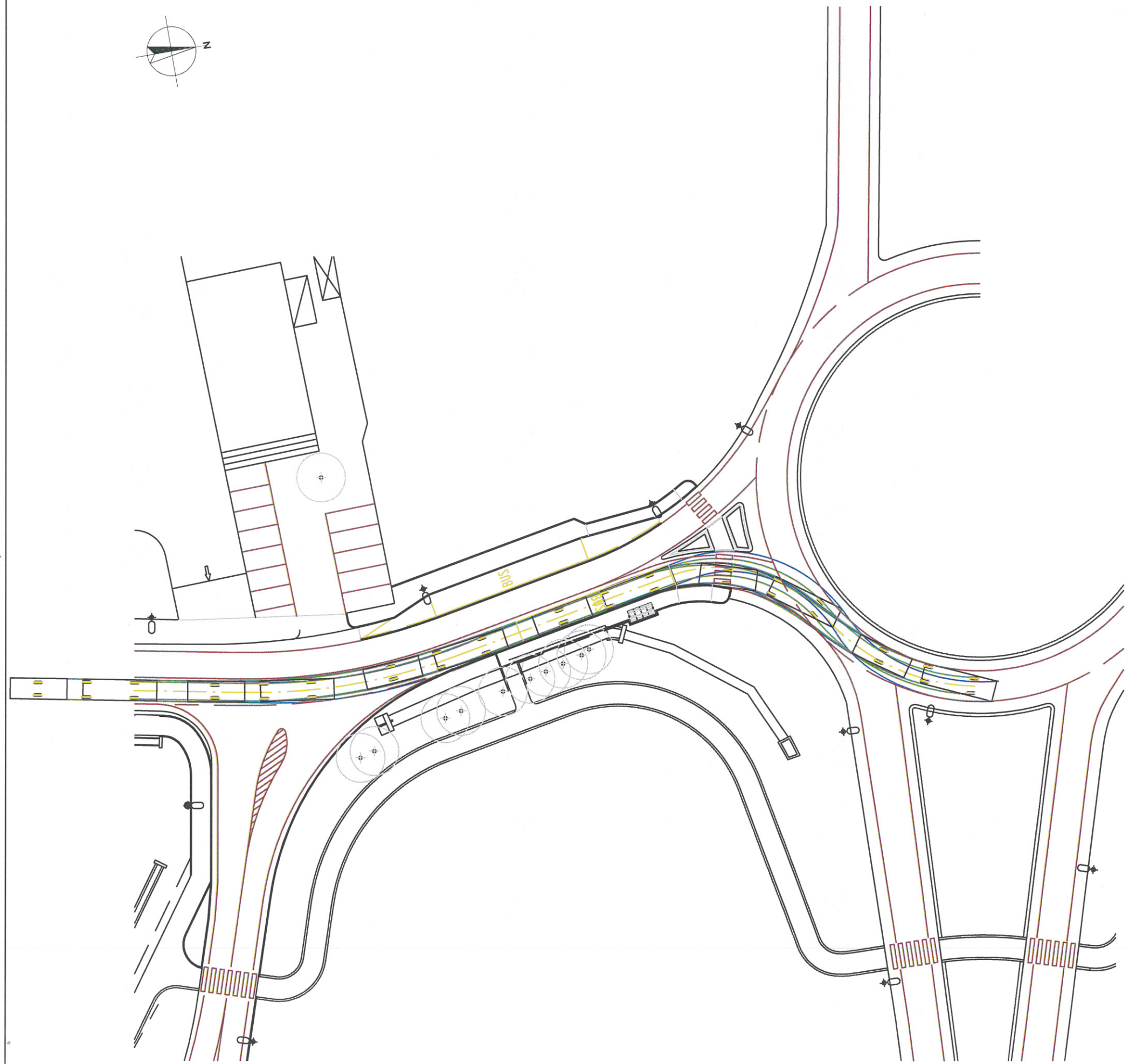
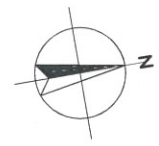
TRACCIATO 4

AUTOBUS L.=15m



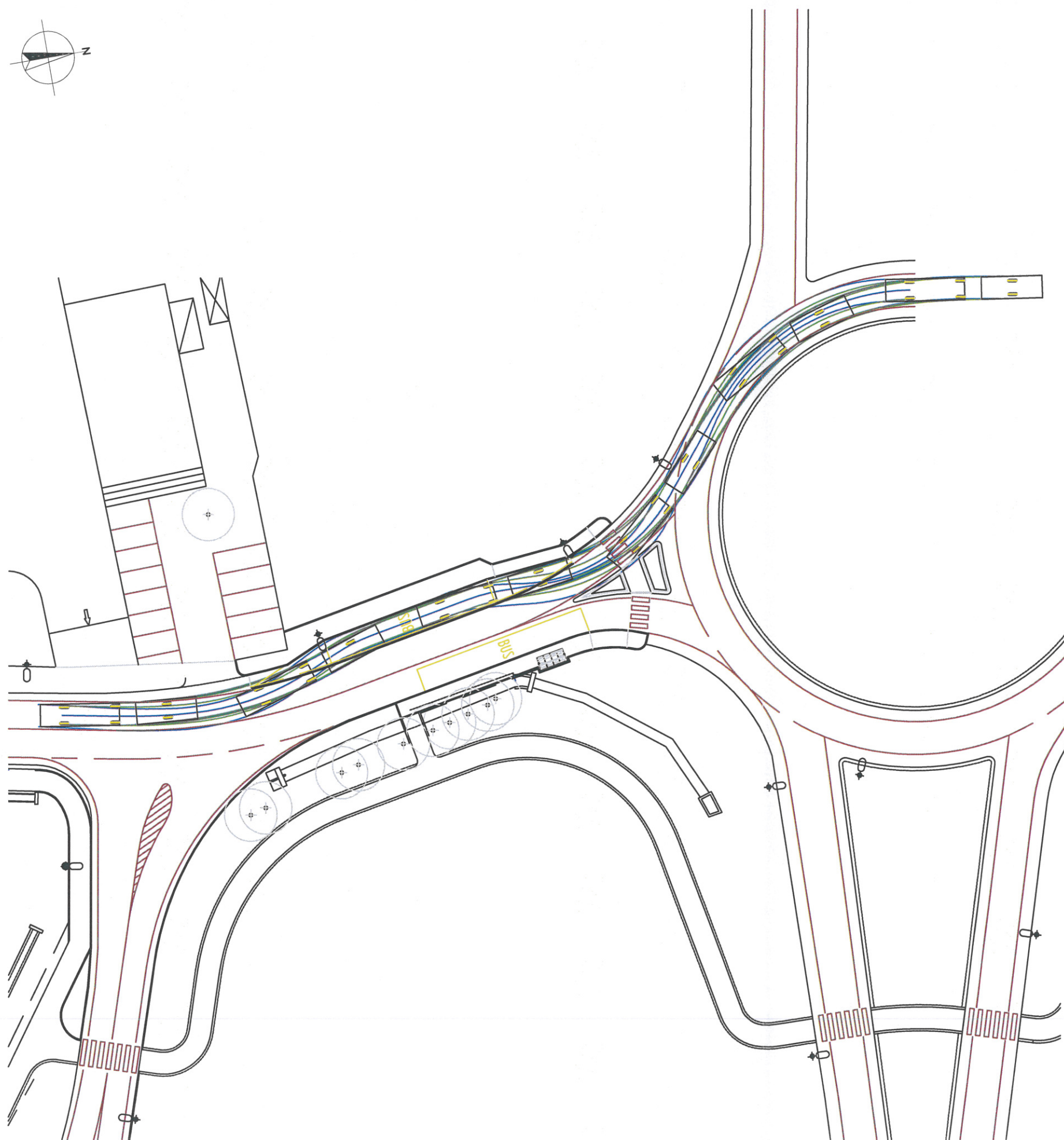
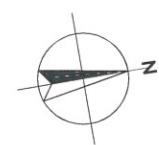
TRACCIATO 1

AUTOBUS L.=18m



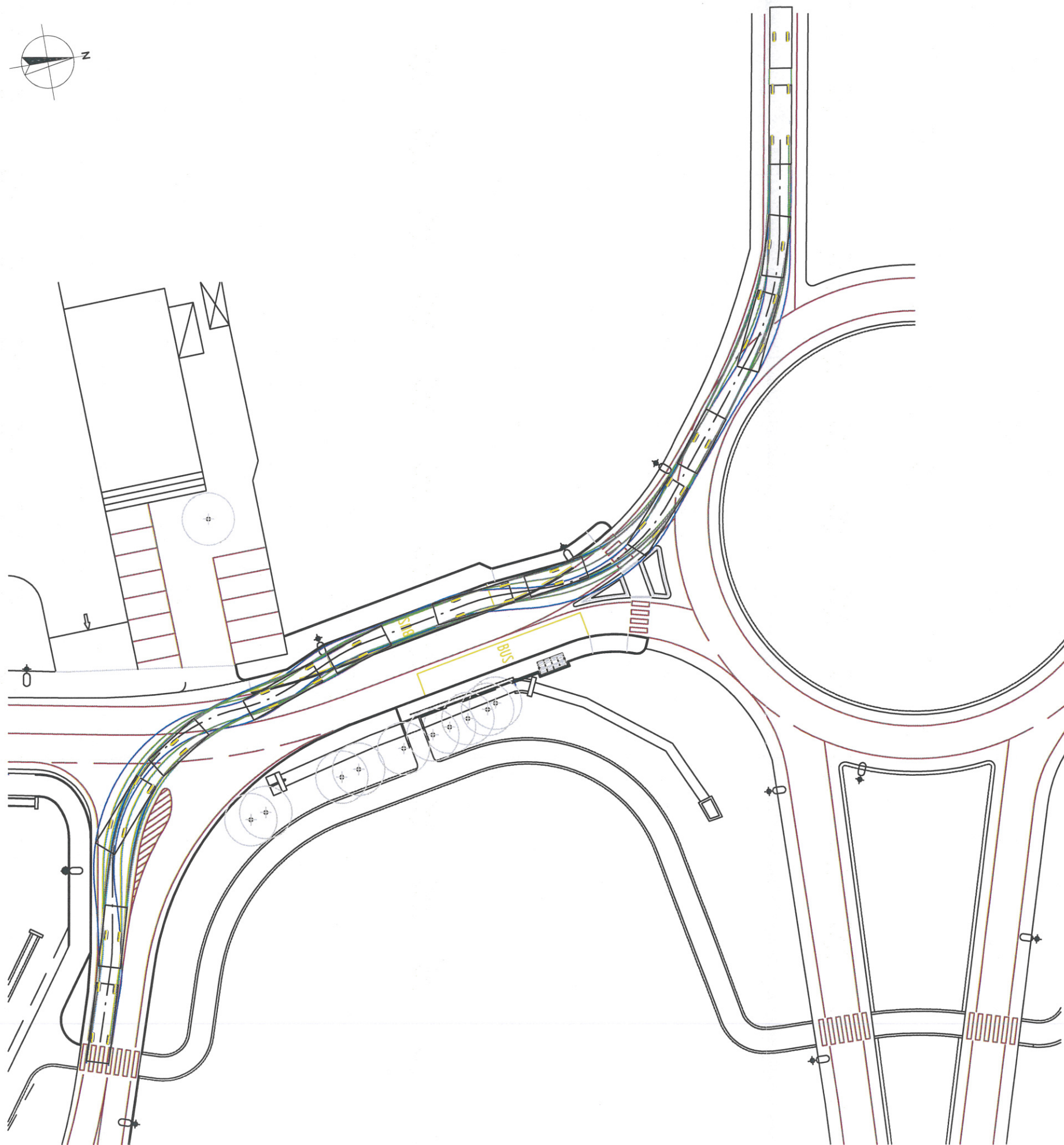
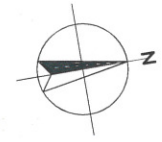
TRACCIATO 2

AUTOBUS L.=18m



TRACCIATO 3

AUTOBUS L.=18m



TRACCIATO 4

AUTOBUS L.=18m

