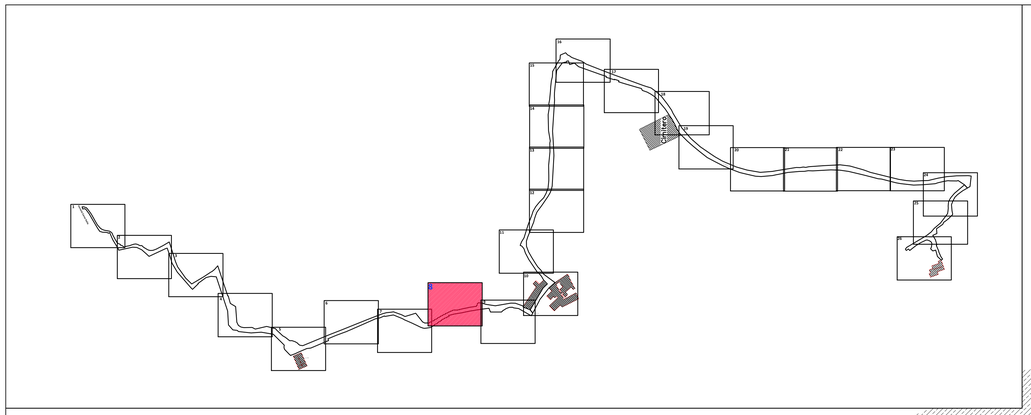
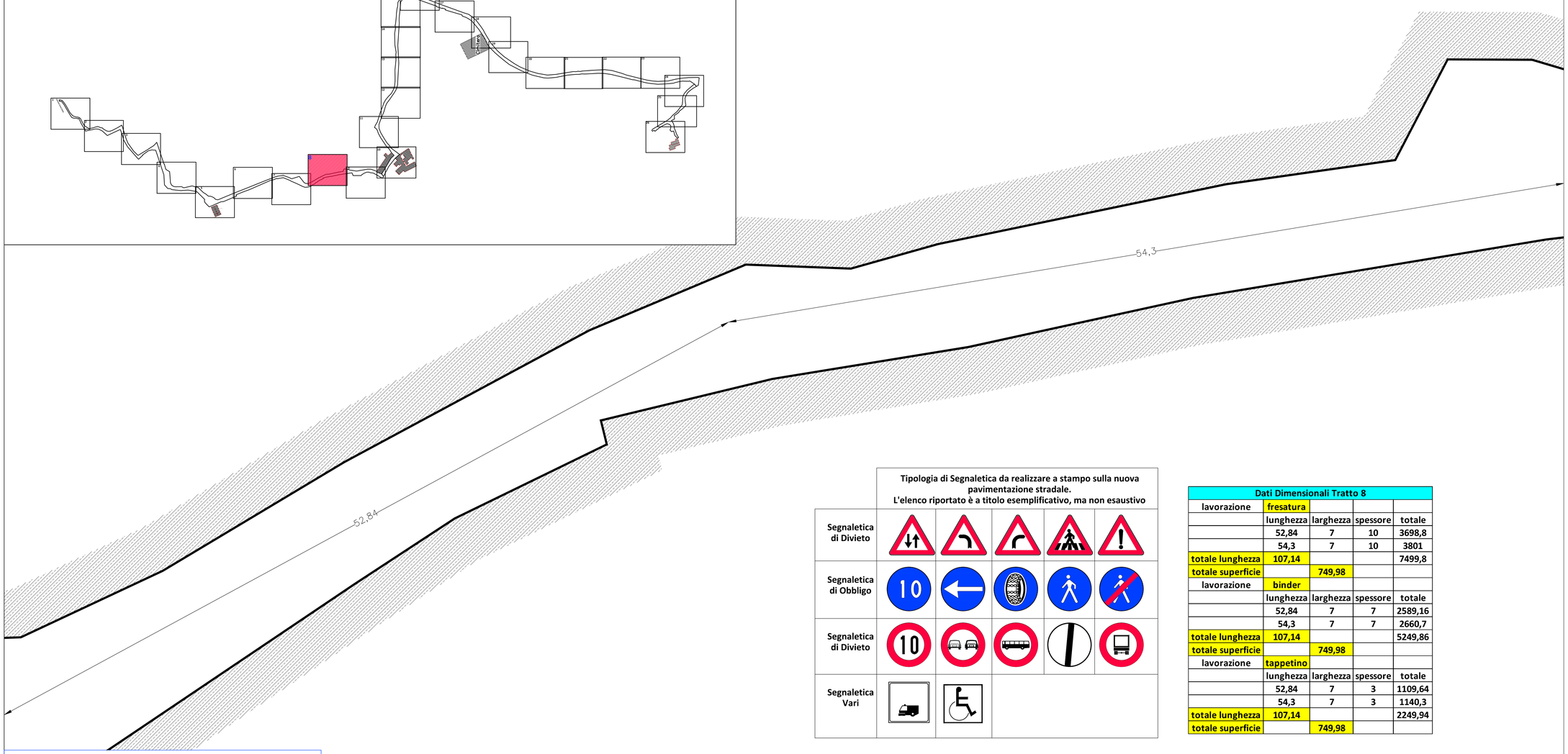




Tipologia di Segnaletica da realizzare a stampo sulla nuova pavimentazione stradale. L'elenco riportato è a titolo esemplificativo, ma non esaustivo	
Segnaletica di Divieto	
Segnaletica di Obbligo	
Segnaletica di Divieto	
Segnaletica Vari	

Dati Dimensionali Tratto 8				
lavorazione	fresatura			
	lunghezza	larghezza	spessore	totale
	52,84	7	10	3698,8
	54,3	7	10	3801
totale lunghezza	107,14			7499,8
totale superficie		749,98		
lavorazione	binder			
	lunghezza	larghezza	spessore	totale
	52,84	7	7	2589,16
	54,3	7	7	2660,7
totale lunghezza	107,14			5249,86
totale superficie		749,98		
lavorazione	tappetino			
	lunghezza	larghezza	spessore	totale
	52,84	7	3	1109,64
	54,3	7	3	1140,3
totale lunghezza	107,14			2249,94
totale superficie		749,98		

COMUNE DI SANT'AGNELLO

CITTA' METROLOPITANA di NAPOLI

OGGETTO:

Lavori di ripavimentazione stradale per la messa in sicurezza ed il potenziamento della sicurezza della Strada Comunale San Giuseppe e la Riqualificazione di Rione Trasaella

Linee di indirizzo del Piano strategico
Parco progetti dei Comuni - Accordo di Programma ex art. 34 del TUEL

ELAB. N°:	ELABORATO:	SCALA:
8G	Rilievo Stato dei Luoghi Rilievo Fotografico Rappresentazione Progetto di Intervento	1.100 varie

Materiali utilizzati:
Calcestruzzo C25/30
Acciaio B 450 C

NAPOLI	RILIEVO	REDATTO	APPROVATO
DATA			
SCALA			

VARIANTE: 1, 2, 3

Il Progettista:
ing. Antonio Provvisiero

Il RUP:
ing. Mario Langella

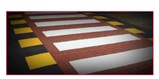
Il Committente:
Amministrazione Comunale di Sant'Agnello

Il Sindaco:
dott. Pietro Sagristani

A TERMINE DI LEGGE CI RISERVIAMO LA PROPRIETA' DI QUESTO ELABORATO CON DIVIETO DI RIPRODURLO RENDENDOLO NOTO A TERZI ANCHE PARZIALMENTE SENZA NOSTRA AUTORIZZAZIONE

Questa Amministrazione Comunale intende provvedere alla ristrutturazione della viabilità comunale al fine di migliorare la sicurezza stradale nonché ridurre i costi di manutenzione.
Dall'esame dello stato di fatto della rete stradale, presente nel territorio comunale, emerge che gran parte delle strade necessita di un intervento di manutenzione straordinaria.
L'individuazione delle arterie per le quali richiedere il finanziamento alla Città Metropolitana mediante la partecipazione all'iniziativa da questa ultima avviata, nasce da uno studio del territorio, delle relative esigenze e degli interventi programmati.
Descrizione dello stato dei luoghi
In funzione di quanto premesso, è stata individuata via San Giuseppe che si estende per circa 1.5 KM e rappresenta il collegamento tra l'area costiera del Comune e l'area collinare. La pavimentazione presente è in conglomerato bituminoso e non è oggetto di intervento da diversi decenni. L'arteria è caratterizzata da un notevole flusso veicolare ed è importante evidenziare che
rappresenta tra l'altro il collegamento con il cimitero comunale.
L'intervento si rende necessario anche in virtù dei molteplici interventi effettuati dalle società erogatrici di servizi, che con i ripristini parziali effettuati, hanno comportato un peggioramento delle condizioni di sicurezza stradale.
Descrizione del progetto di intervento
Per la seda stradala individuata è stata rilevata una pavimentazione in conglomerato bituminoso, pertanto l'intervento progettuale ne prevedrà il rifacimento previo fresatura di quella esistente.
L'intervento prevede anche il riposizionamento dei tombini stradali e si completa con il rifacimento della segnaletica.
Prima di dar luogo al rifacimento delle pavimentazioni stradali, saranno revisionate, con il supporto delle società che gestiscono l'erogazione dei servizi, le sottostanti infrastruttura.

Attraversamenti pedonali rialzati



Gli attraversamenti pedonali rialzati, rappresentano un ottima soluzione per mettere in sicurezza i passaggi pedonali e/o ciclabili e al contempo per moderare la velocità dei veicoli in transito.

Nel dettaglio:

L'attraversamento pedonale rialzato consiste in una sopraelevazione della carreggiata, con rampe di raccordo disposte longitudinalmente alla marcia dei mezzi motorizzati, realizzata per dare continuità (di quota) ai marciapiedi; composto da zebrature colorate con resine antiskid e/o termoplastico catarifrangente, non necessita di rampe di accesso (eliminando le barriere architettoniche per i disabili) e aumenta notevolmente la visibilità dell'attraversamento pedonale.

In tal modo la precedenza del pedone sui veicoli in transito viene disposta anche fisicamente a supporto dell'art. 141/4°comma del C.d.S. che obbliga i conducenti dei veicoli a ridurre la velocità (e all'occorrenza anche a fermarsi) indipendentemente dalla presenza di pedoni.

La normativa italiana a tal proposito fornisce dei riferimenti che non vietano né impongono la realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati.

Tuttavia le linee guida per la redazione dei piani urbani della sicurezza stradale emanate dal Ministero per le infrastrutture ed i trasporti l'8 Giugno del 2001, indicano queste opere tra quelle garanti di sicurezza stradale, a tutela soprattutto delle fasce della popolazione più deboli, come anziani e bambini.

"Si specifica, inoltre, che gli attraversamenti pedonali rialzati non sono assimilabili ai dossi di rallentamento regolati dall'art. 179 del Regolamento di esecuzione e di attuazione nuovo Codice della Strada (ossia DPR 495/1992)." Questi ultimi infatti possono essere previsti per le strade dove il limite di velocità è ≤ 50 km/h, devono essere posizionati a monte degli attraversamenti pedonali, uno per direzione di marcia e non possono essere utilizzati su carreggiate dove transitano frequentemente servizi di soccorso o di pronto intervento.

Diversamente, gli attraversamenti pedonali rialzati sono utilizzabili sulle strade di tipo "e" (strade urbane di quartiere) ed "f" (strade urbane locali), per volumi di traffico giornaliero medio (TGM) di qualsiasi entità, solo dove la velocità non è superiore ai 50 km/h.

La tecnica dell'Asfalto Stampato consente una posa in opera più rapida rispetto alle tradizionali lavorazioni, non ostruendo la viabilità su entrambi i sensi di marcia contemporaneamente; inoltre l'elevata durata nel tempo e la resistenza al traffico di intensità medio-elevata riducono sensibilmente i costi di manutenzione.