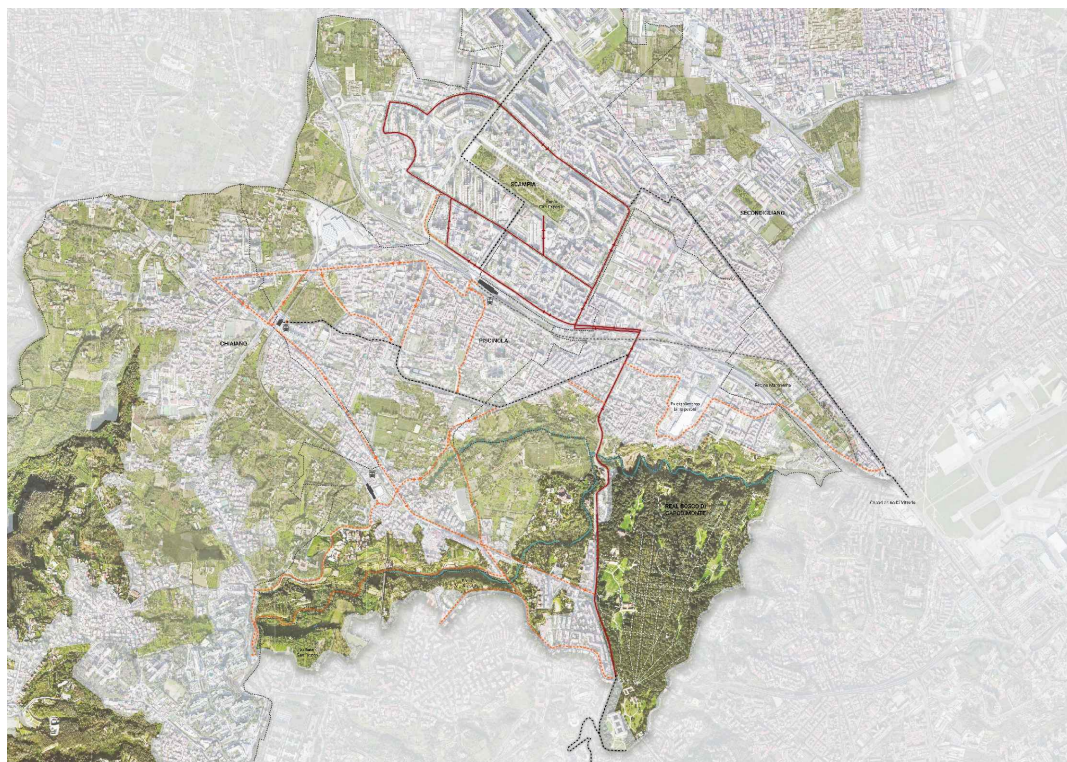


**Area Programmazione della Mobilità
Servizio Sviluppo della Mobilità Sostenibile
ESTENSIONE DELLA RETE CICLABILE CITTADINA:
AMBITO SETTENTRIONALE - SCAMPIA**



PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: Dirigente del Servizio Sviluppo della Mobilità Sostenibile Arch. Valeria Plazzo
DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO: Ing. Antonio Priore

PROGETTO a cura di:

LAND

LANDSCAPE ARCHITECTURE NATURE DEVELOPMENT

LAND Italia Srl
via Varese, 16
IT - 20121 Milano
+39 02 806911 1
italia@landsrl.com

Il progettista e direttore tecnico
Dr. Arch. Andreas Kipar

Arch. Shirly Mantin
Arch. Lisa Peregó
Arch. Elaheh Fereidooni
Arch. Marco Mazzella - Local Architect

n. elaborato D03		TITOLO: RELAZIONE TECNICA			
Codice elaborato		PFTE_D03	-		
04	04.02.2022	Quinta emissione	LP	SM	AK
Rev.	Data	Oggetto	Orig.	Ver.	Appr.

Relazione tecnica

Indice

1	Introduzione	3
2	Descrizione degli interventi	4
2.1	Percorso 1 -- via Valerio Verbano - collegamento Università -- 0,5km	4
2.2	Percorso 2 – Periplo Scampia – 4,8 km	4
2.3	Percorso 3 – Collegamento Periplo Scampia con stazione metro Scampia Piscinola – 1,6 km	6
2.4	Percorso 4 – Collegamento stazione di Scampia e via Miano lungo via Don Guanella– 0,9 km	8
2.5	Percorso 5 – Via Miano fino a porta Piccola del Museo e Real Bosco di Capodimonte – 2,5 km	9
3	Segnaletica	11
4	Opere a verde	12
4.1	Mix erbacee	12

1 Introduzione

Con l'avvio della seconda fase di progetto sono stati approfonditi i tracciati scelti dall'amministrazione comunale ed integrati con il percorso di collegamento alla Facoltà di Medicina, indirizzo Scienze infermieristiche e con via Valerio Verbano. Oggi sono in corso le sistemazioni esterne antistanti la Facoltà, con l'organizzazione delle aree parcheggio.

Considerate le specificità del tracciato e l'inserimento di un percorso ciclabile in un contesto fortemente edificato, sono state progettate soluzioni specifiche per alcune intersezioni, attraversamenti e cambi di direzione del nastro ciclabile. La logica tecnica e progettuale che sottende l'intervento è sempre stata quella di avere la massima continuità del percorso, ridurre i punti di conflitto in prossimità delle confluenze e risolvere le intersezioni con il rialzo della sede stradale con attraversamenti pedonali ad alta visibilità e segnali di precedenza, sia in sede stradale che con segnaletica verticale.

Le rotonde diventano occasione di progetto di paesaggio con l'opportunità di installare opere d'arte che diventino landmark di riferimento territoriale grazie al coinvolgimento di artisti locali.

Nello specifico la rotonda ad incrocio via Galimberti via Labriola, si ritiene debba essere riconfigurata come quella ad incrocio via Ghisleri via Bakù. Si consideri che il flusso che si riversa su questa rotonda è quello del complesso scolastico Galileo Galilei, Vigili del Fuoco e attività residenziale. La piccola dimensione della circonferenza e delle isole esistenti, deviatori di flusso, creano quotidianamente ingorghi negli orari di punta.

Per quanto riguarda gli aspetti tecnici ed i contenuti progettuali esso fa riferimento alla normativa vigente, in particolare:

- Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - "Nuovo Codice della Strada";
- Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 - "Regolamento di esecuzione ed attuazione del N.C.S.
- Direttive Ministeriali per "Redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" (G.U. n. 146 del 24 giugno 1995) per l'applicazione, in ambito urbano, delle disposizioni contenute nell'art. 36 del Codice della Strada;
- Legge 19 ottobre 1998, n. 366 - "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica";
- Decreto Ministeriale 30 novembre 1999 n. 557 - "Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili";
- Decreto Ministeriale 5 novembre 2001 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- Decreto Ministeriale 19 aprile 2006 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali";
- Decreto Legislativo 15 marzo 2011 n. 35 - "Gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali";
- Decreto Ministeriale 2 maggio 2012, n.137 - "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali".
- Legge 11 gennaio 2018, n.2 , Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.

* Per quanto non riconducibile a formali disposizioni normative, per la progettazione di livello definitivo ed esecutivo si farà riferimento alle raccomandazioni CNR - UNI ed alla letteratura tecnica di settore nonché alle normative in itinere (es. la bozza n.3/2014 delle "Istruzioni tecniche per la progettazione delle reti ciclabili" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e alle buone pratiche di progettazione e costruzione redatte da vari Enti.

2 Descrizione degli interventi

I percorsi oggetto della seconda fase sono i seguenti:

- Percorso 1 - Via Valerio Verbano - collegamento Università_0,5km
- Percorso 2 - Periplo Scampia - 4,8km
- Percorso 3 - Collegamento periplo Scampia con stazione metro Scampia-Piscinola - 1,6km
- Percorso 4 - Collegamento stazione di Scampia e via Miano lungo via Don Guanella – 0,9km
- Percorso 5 - Via Miano fino a porta Piccola del Museo e Real Bosco di Capodimonte – 2,5km

2.1 Percorso 1 – via Valerio Verbano - collegamento Università – 0,5km

Stato di fatto

tipologia strada: strada locale urbana art. 6 comma 6 lett. d, di larghezza 8m, carreggiata unica a doppio senso di marcia, dotata di marciapiedi laterali. La strada ha una lunghezza di 250m e conduce al parcheggio, erigendo, della Facoltà di Medicina, indirizzo infermieristica.

Progetto Art.6 comma 2 lett.b e art. 7 comma 2

Lungo la via Labriola il percorso bidirezionale consente un cambio di direzione su sede pedonale, con rialzo della sede stradale ad alta visibilità, integrata da segnaletica orizzontale e verticale per un percorso bidirezionale su marciapiede. Successivamente lo sdoppiamento in ciclabile monodirezionale per corsia di marcia su sede stradale considerando che sul lato della nuova edilizia residenziale sono presenti parcheggi a raso per tutta la lunghezza e dislivelli per i diversi piani d'imposta degli accessi ai fabbricati. Sul lato della Facoltà di Medicina, la sede pedonale ha una larghezza insufficiente ed oggi risulta anche piantumata ad arbusti. La larghezza della bike line, nel rispetto della sezione stradale, non inferiore a 5,50m, non può essere maggiore di 120cm, nello specifico è stata progettata con larghezza di 100cm, in via eccezionale, come da art.7 comma 2 del DM 557/1999, per la ridotta lunghezza del percorso di soli 250m. Saranno ubicate attrezzature per la sosta dei velocipedi in ottemperanza all'rt.11 del DM 557/1999, sulle aree parcheggio della Facoltà, da individuare, considerando che sono in corso le opere di realizzazione dei parcheggi a raso. La soluzione progettuale non elimina posti auto. Il tratto stradale non è servito da autobus di linea.

Per la realizzazione dell'itinerario ciclabile le opere consistono:

- Ciclabile monodirezionale per senso di marcia L.100cm - TIPO 5: Fresatura di pavimentazione, trasporto di materiale, conglomerato bituminoso, rivestimento colorato della pista ciclabile, montaggio o smontaggio di cartelli, segnale di uso corsie, pannelli integrativi, segnaletica orizzontale.

2.2 Percorso 2 – Periplo Scampia – 4,8 km

Stato di fatto

tipologia strada: strade urbane di scorrimento art.6 comma 6 lett. b D.M. 557/1999

via Galileo Galilei collegamento con viale della Resistenza e via Labriola: strada locale urbana art. 6 comma 6 lett.d D.M. 557/1999.

Via Ghisleri, via Ciccotti, via Labriola e Viale della Resistenza in tutto il loro sviluppo sono caratterizzate da uno spartitraffico, di larghezza minima 370cm, dove sono ubicati i pali della pubblica illuminazione stradale. La percorrenza veicolare è di due corsie per senso di marcia, e la carreggiata è di larghezza 7,00m, pressoché costante, e marciapiedi laterali. Le suddette strade sono rettilinee, pianeggianti e con buona visibilità anche nei raccordi a curva. La via Ghisleri è caratterizzata dalla rotonda convenzionale di via Bakù di diametro 40,20m, con ulteriore sviluppo semicircolare che si

congiunge con Viale della Resistenza, quest'ultima con le medesime caratteristiche definite sopra. Via Ciccotti è sostanzialmente rettilinea, come via Labriola, con alcune intersezioni a raso. Via Galileo Galilei invece, nel primo tratto, in continuazione con viale della Resistenza è ad una sola corsia per senso di marcia, le cui carreggiate sono separate dallo spartitraffico e marciapiedi laterali. La strada si congiunge con via Labriola, con andamento semicircolare, carreggiata unica a doppio senso di marcia, e marciapiedi laterali, in parte inesistenti, con larghezza della sezione stradale variabile, in particolare all'incrocio con via Labriola, dove si restringe.

Progetto Art.6 comma 2 lett.a - art.6 comma 2 lett.b e art. 7 comma 2

Il percorso chiude l'intero anello di Scampia, con le strade via Ciccotti, via Ghisleri, via Labriola, via Galileo Galilei. Questo anello intercetta complessi residenziali, scuole, ufficio postale, chiesa di culto cattolica, piscina comunale, vigili del fuoco, la facoltà di Medicina e le future vele riconvertite, tra cui la previsione dello studentato. Il percorso ipotizzato è nella totalità a doppio senso di marcia in sede propria protetta, larghezza 250cm.

La soluzione scelta in cui la pista ciclabile occuperebbe l'attuale spartitraffico a verde, la cui larghezza è quasi sempre di 370cm, prevede una doppia fascia tampone, a protezione dalla carreggiata. Non ci sono interferenze e punti di conflitto o confluenze se non nelle intersezioni stradali principali; pertanto, questo percorso ha una soluzione di continuità ed è qualificante dell'asse stradale, senza strozzature al flusso veicolare, in quanto le carreggiate sarebbero leggermente ridotte. Le intersezioni sono risolte oltre che con il rialzo della sede stradale ed attraversamenti pedonali ad alta visibilità con segnali di precedenza, anche con una cordatura di larghezza pari alla fascia verde in ottemperanza all'art.7 comma 4 del DM 557/1999, con larghezza superiore a 50cm. La sezione stradale di ogni percorso di marcia è quasi sempre di 6m. Si prevede per alcuni lampioni dell'illuminazione della sede stradale, lo spostamento in asse, ed alcune caditoie lo spostamento a ridosso della fascia verde.

Il percorso su via Galileo Galilei, dopo accurato rilievo topografico è emersa una sezione stradale e pedonale molto irregolare, con restringimenti che non consentivano il rispetto della larghezza minima della sede stradale per doppio senso di marcia, anche con interventi di rifacimento della sede pedonale di larghezza 150cm. Pertanto, è stata individuata una bike line, corsia riservata, unico senso di marcia concorde a quello veicolare, di larghezza 100cm come disciplinato dall'art. 7 comma 2 del DM 557/1999, che al netto della sede ciclabile, ha una larghezza superiore ai 5,50m, nei punti di massima riduzione, come all'incrocio con via Labriola. L'ipotesi di rivedere la larghezza della sede pedonale e quella ciclabile, rispettivamente di 150cm avrebbe ridotto la carreggiata, a doppio senso di marcia, alla larghezza di 378cm. La soluzione progettuale non elimina posti auto. Con la proposta progettuale non esistono conflittualità con le fermate autobus. Solo sulla via Galileo Galilei, le fermate del trasporto pubblico locale, in presenza della pista ciclabile, sono state trattate al fine di evitare conflitti tra ciclisti e passeggeri. Non essendo possibile ricavare uno spazio specifico riservato per la salita e la discesa dei passeggeri, si è adottata una apposita segnaletica per rendere visibile l'area di potenziale conflitto e regolare i comportamenti degli utenti. Si è adottato quindi il cosiddetto "schema danese", che prevede di disegnare un attraversamento pedonale zebra, di larghezza ridotta, in corrispondenza delle porte di salita/discesa del bus, integrato con segnali di precedenza che i velocipedi dovranno dare ai pedoni nel momento della salita/discesa dal bus. La strada è servita da autobus di linea. Percorso pianeggiante.



Segnaletica in prossimità di passo carrabile e interferenza pedone-ciclisti in area sosta autobus (città di Caserta)

Per la realizzazione dell'itinerario ciclabile le opere consistono:

- Ciclabile bidirezionale con aiuola doppia – TIPO 2 – TIPO 2bis: Rimozione cordoli stradali, fresatura di pavimentazioni, scavo a sezione obbligata, trasporto di materiale, compattazione del piano di posa, massetto di conglomerato cementizio, acciaio per c.a., cordoni in calcestruzzo, fornitura e posa di pozzetto carrabile, conglomerato bituminoso binder, conglomerato bituminoso tappetino, rivestimento colorato della pista ciclabile, montaggio o smontaggio di cartelli, segnale di uso corsie, pannelli integrativi, segnaletica orizzontale, paletti dissuasori, stesa e modellazione di terra di coltivo, telo pacciamante, tubazione in polietilene, fornitura e messa a dimora di arbusti. Nei tratti senza cordonatura, intersezioni, cambi di direzione sono stati previsti attraversamenti pedonali rialzati ad alta visibilità
- Ciclabile monodirezionale per senso di marcia L.100 cm – TIPO 5 – TIPO 6: Fresatura di pavimentazione, trasporto di materiale, conglomerato bituminoso, rivestimento colorato della pista ciclabile, montaggio o smontaggio di cartelli, segnale di uso corsie, pannelli integrativi, segnaletica orizzontale.

2.3 Percorso 3 – Collegamento Periplo Scampia con stazione metro Scampia Piscinola – 1,6 km

Stato di fatto

Tipologia strada: via Zuccarini strada urbana di quartiere art.6 comma 6 lett.c D.M. 557/1999, traversa Zuccarini strada locale urbana art.6 comma 6 lett.d D.M. 557/1999

La traversa Zuccarini è una strada ad una carreggiata con doppio senso di marcia, parcheggi a raso ai margini, in sosta libera, e marciapiedi laterali. La larghezza della sezione stradale è di 10m lato via Labriola e via Zuccarini, mentre nella parte centrale ha una larghezza di 16,15m al lordo delle aree parcheggio.

Via Zuccarini è formata da una sola carreggiata con doppio senso di marcia di larghezza 10m e marciapiedi laterali, fino al piazzale antistante la stazione della Metropolitana, con andamento pianeggiante e sviluppo rettilineo. Immediatamente dopo il piazzale la sezione della carreggiata a doppio senso di marcia diventa 8m, con marciapiedi laterali. Immediatamente dopo la rotatoria, e lo stazionamento autobus, l'uscita della perimetrale dell'asse mediano, la sezione della carreggiata è di 11,70m, carreggiata a senso unico di marcia con marciapiede solo in lato destro secondo la

percorrenza veicolare. Dopo l'uscita della perimetrale dell'asse mediano la carreggiata unica è ad un solo senso di marcia e conduce fino alla via Don Guanella e via Ciccotti, con marciapiedi laterali. La sezione stradale è di larghezza 9,95m. L'andamento delle suddette strade è pianeggiante, con geometria a sviluppo rettilineo.

Progetto Art.6 comma 2 lett.a – art. 6 comma 2 lett. c, b

Il percorso collega via Labriola, anello percorso 2, con via Oliviero Zuccarini per raggiungere la stazione della metro Scampia-Piscinola. La traversa di collegamento, tra via Labriola e via Zuccarini prevede un percorso bidirezionale protetto con cordatura verde, come separazione dalla carreggiata, fascia verde di larghezza min. 1m. Il percorso sulla via Zuccarini fino alla stazione della metropolitana prevede la realizzazione di una bike line in sede pedonale, larghezza 150cm, con una riconfigurazione del marciapiede e dell'isola spartitraffico. In un solo tratto, in prossimità della piazza, con attraversamento pedonale su sede stradale rialzata ad alta visibilità, la bike line è su sede stradale di larghezza 150cm, lunghezza 54m, per la presenza di posti auto esistenti e della sede pedonale di larghezza insufficiente. Sulla piazza il percorso ciclabile è bidirezionale e si sdoppia in direzione via Ciccotti-Don Guanella o via Labriola. Sul tratto della via Zuccarini direzione via Ciccotti-Don Guanella il percorso è una bike line per senso di marcia su sede pedonale con leggera riconfigurazione del marciapiede, lasciando intatta la sezione stradale. In un piccolo tratto la bike line intercetta ed attraversa lo stazionamento degli autobus, con larghezza 150cm, opportunamente segnalata, per una lunghezza di 54m. I percorsi delle due bike line hanno larghezza di 150cm su sede pedonale. Prima della rotatoria il percorso ciclabile, per ragioni di sicurezza, vista l'uscita della perimetrale dell'asse mediano di Scampia, diventa bidirezionale, attraversamento su sede pedonale con rialzo della sede stradale ad alta visibilità, ed ampliamento e rifacimento del marciapiede. Immediatamente dopo l'uscita dell'asse mediano il percorso ciclabile diventa nuovamente bidirezionale con ampliamento del marciapiede e nel rispetto della sezione stradale.

Il percorso oltre ad intercettare il punto di interscambio su ferro, stazione Scampia-Piscinola, collega la sede della Asl, scuole, centro sportivo e complesso parrocchiale di quartiere. In questo tratto di strada, via Zuccarini, si svolge il mercato settimanale. La strada è servita da autobus di linea. Percorso pianeggiante. Saranno ubicate attrezzature per la sosta dei velocipedi in ottemperanza all'rt.11 del DM 557/1999, sul piazzale antistante l'uscita della metropolitana lato Scampia. In questo percorso verranno eliminati 30 posti auto a sosta libera nella traversa di collegamento tra via Labriola e via Zuccarini, posti auto pertinenziali ampiamente soddisfatti per le ampie aree pubbliche disponibili.

Inoltre, lungo tale percorso le fermate del trasporto pubblico locale, in presenza della pista ciclabile, è stata trattata al fine di evitare conflitti tra ciclisti e passeggeri. Non essendo possibile ricavare uno spazio specifico riservato per la salita e la discesa dei passeggeri, si è adottata una apposita segnaletica per rendere visibile l'area di potenziale conflitto e regolare i comportamenti degli utenti. Si è adottato quindi lo schema danese, che prevede di disegnare un attraversamento pedonale zebra, di larghezza ridotta, in corrispondenza delle porte di salita/discesa del bus, integrato con segnali di precedenza che i velocipedi dovranno dare ai pedoni nel momento della salita/discesa dal bus.

Per la realizzazione dell'itinerario ciclabile le opere consistono:

- Ciclabile bidirezionale con aiuola doppia – TIPO 2: Rimozione cordoli stradali, fresatura di pavimentazioni, scavo a sezione obbligata, trasporto di materiale, compattazione del piano di posa, massetto di conglomerato cementizio, acciaio per c.a., cordoni in calcestruzzo, fornitura e posa di pozzetto carrabile, conglomerato bituminoso binder, conglomerato bituminoso tappetino, rivestimento colorato della pista ciclabile, montaggio o smontaggio di cartelli, segnale di uso corsie, pannelli integrativi, segnaletica orizzontale, paletti dissuasori, stesa e modellazione di terra di coltivo, telo pacciamante, tubazione in polietilene, fornitura e messa a dimora di arbusti.
- Ciclabile monodirezionale per senso di marcia L.150cm - TIPO 6: fresatura di pavimentazione, trasporto di materiale, conglomerato bituminoso, rivestimento colorato della pista ciclabile, montaggio o smontaggio di cartelli, segnale di uso corsie, pannelli integrativi, segnaletica orizzontale.

- Ciclabile monodirezionale su marciapiede, con ampliamento – TIPO 6: rimozione cordoni stradali, rimozione zanelle, rimozione di sostegni, fresatura pavimentazione, trasporto materiale, massetto di conglomerato cementizio, acciaio per c.a., cordoni in pietra lavica, sola posa senza rilavorazione zanelle, conglomerato bituminoso tappetino, spostamento di caditoie, rivestimento colorato della pista ciclabile, montaggio o smontaggio di cartelli, segnale di uso corsie, pannelli integrativi, segnaletica orizzontale.
- Ciclabile bidirezionale su marciapiede L.250cm – TIPO 7: Rimozione cordoni stradali, rimozione di zanelle, rimozione di sostegni, fresatura pavimentazione, trasporto materiale, massetto in conglomerato cementizio, acciaio per c.a., cordoni in pietra lavica, sola posa senza rilavorazione, conglomerato bituminoso, conglomerato bituminoso tappetino, spostamento di caditoie, montaggio o smontaggio di cartelli o segnali, segnale di uso corsie, pannelli integrativi, segnaletica orizzontale, paletti dissuasori.

2.4 Percorso 4 – Collegamento stazione di Scampia e via Miano lungo via Don Guanella– 0,9 km

Stato di fatto

Tipologia strada: strada urbana di quartiere art. 6 comma 6 lett.c D.M. 557/1999. Formata da una sola corsia per senso di marcia e carreggiata separata da spartitraffico centrale, su cui insistono i piloni del viadotto della perimetrale dell'asse mediano. All'interno dello spartitraffico sono stati realizzati parcheggi a pettine. La sezione della carreggiata è leggermente variabile ma nel punto più stretto raggiunge la larghezza di 5,10m.

Progetto Art.6 comma 2 lett.b e art. 7 comma 2

Il percorso consente di collegare Scampia con la Via Miano in direzione Real Bosco di Capodimonte, passando per il noto complesso Don Luigi Guanella, Parrocchia Santa Maria della Provvidenza ed il complesso sportivo calcio, oggi occupato dal cantiere EAV, con prossima Stazione Miano della metropolitana Linea 11, che si aprirà alla via Don Guanella come piazza e come accesso alla stazione; pertanto, si configura come ulteriore punto di interscambio di mobilità su ferro. La via Don Guanella è ricca di attività commerciali di vicinato, molto frequentata e con traffico veicolare consistente. Il percorso si sviluppa nella parte sottostante l'asse perimetrale Scampia-Melito, con tracciato monodirezionale per corsia di marcia. In seguito al rilievo topografico si è esclusa la possibilità di un ampliamento della sede pedonale, che restringerebbe fisicamente e quindi con strozzature significative la sede stradale, e conseguenti ingorghi. Al netto del tracciato della bike line, la sede carrabile raggiunge punti in cui la larghezza è inferiore a 4m. Un ampliamento della sede pedonale costituirebbe un forte ostacolo, anche ai mezzi di soccorso, per cui è stata progettata una bike line in sede stradale con segnaletica orizzontale, per corsia di marcia di larghezza 100cm in ottemperanza all'art.7 del DM 557/1999, per la ridotta lunghezza del percorso. All'incrocio con via Ciccotti e via Zuccarini sono state rimodulate la sede pedonale e lo spartitraffico nel rispetto della sezione stradale. La strada è servita da autobus di linea. Percorso con dislivello di 8m su 400m, pendenza 2%. La soluzione progettuale non elimina posti auto. Inoltre, lungo tale percorso le fermate del trasporto pubblico locale, in presenza della pista ciclabile, è stata trattata al fine di evitare conflitti tra ciclisti e passeggeri. Non essendo possibile ricavare uno spazio specifico riservato per la salita e la discesa dei passeggeri, si è adottata una apposita segnaletica per rendere visibile l'area di potenziale conflitto e regolare i comportamenti degli utenti. Si è adottato quindi lo schema danese, che prevede di disegnare un attraversamento pedonale zebra, di larghezza ridotta, in corrispondenza delle porte di salita/discesa del bus, integrato con segnali di precedenza che i velocipedi dovranno dare ai pedoni nel momento della salita/discesa dal bus.

Per la realizzazione dell'itinerario ciclabile le opere consistono:

- Ciclabile monodirezionale per senso di marcia L.100cm - TIPO 5: Fresatura di pavimentazione, trasporto di materiale, conglomerato bituminoso, rivestimento colorato della pista ciclabile, montaggio o smontaggio di cartelli, segnale di uso corsie, pannelli integrativi, segnaletica orizzontale.

2.5 Percorso 5 – Via Miano fino a porta Piccola del Museo e Real Bosco di Capodimonte – 2,5 km

Stato di fatto

tipologia strada: Via Miano da via Don Guanella a via Vittorio Emanuele III strada locale urbana art.6 comma 6 lett.d D.M. 557/1999. Strada urbana di quartiere art. 6 comma 6 lett.c D.M. 557/1999 via Miano dall'incrocio di via Vittorio Emanuele III e fino a porta piccola.

Da via Don Guanella a via Vittorio Emanuele III la carreggiata è unica con doppio senso di marcia, larghezza minima 10,40m, marciapiedi laterali. Tratto pianeggiante, andamento rettilineo.

Il tratto da via Vittorio Emanuele III fino all'ingresso Porta Piccola la via Miano è una sola carreggiata a doppio senso di marcia, larghezza minima di 8,73, (in prossimità di Porta Miano) marciapiedi laterali. Dalla via Vittorio Emanuele III fino a Porta Piccola Percorso con pendenza 1,7% (dislivello 15m su 867m). Dalla Porta Piccola a Porta Miano pendenza 1,4% (dislivello 15m su 1.060m).

Progetto Art.6 comma 2 lett. c

La via Miano è un collegamento che conduce sostanzialmente al parco territoriale del Museo e Real Bosco di Capodimonte, con due ingressi, a nord porta Miano ed a sud porta Piccola. Il tracciato, in prosecuzione alla via Don Luigi Guanella, attraversa la via Miano, intercetta attività commerciali di vicinato, attraversa una prosecuzione del vallone san Rocco, futuro parco urbano, oggi oggetto di interventi di mitigazione del rischio idrogeologico con collettamento fognario e nuovo muro di sostegno all'incrocio con la via Vittorio Emanuele III. Il tracciato è percorso quotidianamente dai ciclisti ma anche dai podisti che percorrono l'interno del Bosco ma anche il perimetro esterno lungo le mura della via Miano.

Sulla via Miano, dall'incrocio via Don Guanella, fino all'incrocio via V. Veneto, il percorso è una bike line monodirezionale su sede pedonale con relativo ampliamento di L.150cm per corsia di marcia. Questo tratto è fortemente condizionato dalle attività commerciali, dagli accessi carrabili, incroci stradali, due distributori di benzina, edicole-giornalai su sede pedonale, rientranze cassonetti rifiuti, fermate autobus, parcheggi bordo marciapiede e non ultima la statua San Gaetano Thiene all'incrocio con via Vittorio Emanuele III-via Vittorio Veneto. La soluzione progettuale risolve queste interferenze, dandone continuità con l'ampliamento del marciapiede, di 150cm per corsia di marcia, nel rispetto della sezione stradale non inferiore a 7,00m, preservando i posti auto, dove regolamentati da ordinanze. Si precisa che, nel tratto stradale da via Don Guanella a incrocio/rotatoria via Lazio via Janfolla, le ordinanze in vigore vietano la sosta, così come riscontrato anche dalla segnaletica presente, ma gli interventi previsti hanno consentito di ricavare un tratto di sosta per un numero complessivo di 10 posti auto. È stato adeguato il percorso ciclabile con le sistemazioni di suolo previste dal progetto EAV, per la nuova stazione di Miano. Per il tratto di via Miano, compreso tra via Lazio e via V. Veneto, non sono state rinvenute ordinanze che disciplinano la sosta su strada (istituzione o divieti). Pertanto, a fronte di una sosta libera e caotica esistente su entrambi i lati della strada, la soluzione progettuale prospettata propone n. 43 stalli di sosta regolamentati ricavati su un solo lato della strada.

In seguito alle ordinanze in vigore, che disciplinano e garantiscono la sosta nel tratto da Porta Piccola alla parte antistante l'ex deposito Garittone (per una lunghezza di 135m) è stata riprogettata la tipologia di percorso ciclabile, in continuità tipologica fino all'incrocio con via V. Veneto/via V. Emanuele III. La soluzione progettuale, da porta Piccola a via V. Veneto, prevede una ciclabile bidirezionale su corsia riservata ricavata dal marciapiede, con interventi di ampliamento lato bosco e riduzione marciapiede lato opposto, tale da garantire, nel tratto porta Piccola-Garittone, una sezione carrabile di 9m, di cui 7m di percorrenza carrabile e 2m destinati alla sosta, oltre ai 2m per lato destinati alle percorrenze pedonali. Pertanto,

la soluzione progettuale garantisce il numero di posti auto esistenti. Immediatamente dopo la superficie antistante il Garittone, la sosta è vietata pertanto la sezione carrabile non risulta mai inferiore ai 7m, e le percorrenze pedonali hanno una profondità non inferiore ai 2m.

Il percorso ciclabile bidirezionale in sede riservata prevede lo spostamento dei pali della pubblica illuminazione e sottoservizi, a partire dall'ingresso di Porta Miano. La soluzione progettuale, in questo tratto, non elimina posti auto.

Strada servita da autobus di linea. Percorso pianeggiante per il tratto da via Don Guanella a via Vittorio Emanuele III. Dalla via Vittorio Emanuele III fino a Porta Piccola Percorso con pendenza 1,7% (dislivello 15m su 867m). Dalla Porta Piccola a Porta Miano pendenza 1,4% (dislivello 15m su 1.060m). Inoltre, lungo tale percorso, le fermate del trasporto pubblico locale, in presenza della pista ciclabile, sono state trattate al fine di evitare conflitti tra ciclisti e passeggeri. Si è adottata una apposita segnaletica per rendere visibile l'area di potenziale conflitto e regolare i comportamenti degli utenti, adottando il cosiddetto "schema danese", che prevede di disegnare un attraversamento pedonale zebra, di larghezza ridotta, in corrispondenza delle porte di salita/discesa del bus, integrato con segnali di precedenza che i velocipedi dovranno dare ai pedoni nel momento della salita/discesa dal bus.

Per la realizzazione dell'itinerario ciclabile le opere consistono:

- Ciclabile monodirezionale su marciapiede, con ampliamento – TIPO 6: Rimozione cordoni stradali, Rimozione zanelle, Rimozione di sostegni, Fresatura pavimentazione, Trasporto materiale, Massetto di conglomerato cementizio, Acciaio per c.a., Cordoni in pietra lavica, Sola posa senza rilavorazione zanelle, Conglomerato bituminoso tappetino, Spostamento di caditoie, Rivestimento colorato della pista ciclabile, Montaggio o smontaggio di cartelli, Segnale di uso corsie, Pannelli integrativi, Segnaletica orizzontale.
- Ciclabile bidirezionale con cordonatura in cls - TIPO 7: Rimozione zanelle, Fresatura pavimentazione, Scavo a sezione obbligata, Trasporto di materiale, Massetto di conglomerato cementizio, Acciaio per c.a., Fornitura e posa di pozzetto carrabile, Conglomerato bituminoso, Rivestimento colorato della pista ciclabile, Montaggio o smontaggio di cartelli, Segnale di uso corsie, Pannelli integrativi, Segnaletica orizzontale, Paletti dissuasori. Per la realizzazione di questo percorso sono stati previsti interventi di demolizione della sede pedonale, limitatamente al tratto Porta Piccola-Garittone, e ripristino con spostamento e riorganizzazione dei sottoservizi e spostamento dei pali della pubblica illuminazione, quest'ultimi fino a Porta Miano.

3 Segnaletica

L'itinerario sarà provvisto della segnaletica stradale verticale ed orizzontale, all'inizio ed alla fine del percorso, dopo ogni interruzione e dopo ogni intersezione, comunque che ne evidenzi l'uso specialistico, l'esistenza di ostacoli e particolarità, l'eventuale promiscuità con altre tipologie di utenti nonché la prossimità dei cambi di direzione e degli incroci. La dotazione del sistema di illuminazione è obbligatoria per la visione notturna degli attraversamenti a raso e delle connessioni con gli altri sistemi di viabilità.

L'intervento si completa con la tabellazione e segnaletica direzionale dell'itinerario: riconoscibile, continua, chiara e univoca.

In linea di principio la segnaletica sarà prevista in modo da orientare il fruitore con chiarezza e in grado di fornire le necessarie indicazioni sui luoghi di destinazione e su quelli di interesse (culturale, architettonico, paesaggistico, servizi, poli sanitari ed assistenziali, stazioni metro, etc.).

Tutte le intersezioni, attraversamenti, cambi di direzione avvengono su strisce pedonale-ciclabile, ad alta visibilità ed in alcuni casi, come il periplo di Scampia, con sede carrabile rialzata.

TABELLA RIEPILOGATIVA POSTI AUTO		
PERCORSO	STRADA INTERESSATA	POSTI AUTO
1	via Verbano	nessuna riduzione
2	Periplo Scampia	nessuna riduzione
3	Collegamento periplo di Scampia con stazione metro Piscinola-Scampia	ridotti 30 posti auto di sosta libera in traversa Zuccarini
4	via Don Guanella	nessuna riduzione
5	via Miano da Porta Piccola a incrocio via V. Veneto	nessuna riduzione
	da via V. Veneto ad incrocio con via Don Guanella	progettati n. 53 posti auto in sosta libera

LAND

OAV04_MIX PERENNI ERBACEE PER ACCOMPAGNAMENTO PERCORSI:

- *Sedum telephium* 'Herbstfreude' *Hylotelephium*;
- *Lavandula angustifolia* 'Hidcotepink';
- *Gaura lindheimeri* 'Sparkle White';
- *Allium angulosum* 'Summer Beauty'.

