

Comunità Montana di Valle Trompia

REALIZZAZIONE DI NUOVI INTERVENTI E DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PER IL POTENZIAMENTO DELL'ITINERARIO ESCURSIONISTICO E CICLABILE "GREENWAY" DELLA VALLE TROMPIA - CUP: C81B22002190006

Tratto 7 - Villa Carcina/Concesio (Comuni di Villa Carcina e Concesio)

R.U.P. Comunità Montana Valle Trompia - Arch. Abeni Alessandro

PROGETTO ESECUTIVO

Oggetto	Relazione tecnica descrittiva	Relazione
Scala	-	E.07.1
Data	Ottobre 2023	

GRUPPO DI PROGETTAZIONE



Via Giacomo Matteotti 327, 25063 Gardone Val Trompia (BS) www.sevat.eu

COORDINAMENTO PROGETTAZIONE

Arch. Fabrizio Veronesi
Direttore Tecnico Se.Va.T.

RESPONSABILE DI COMMESSA

Dott.ssa Paola Antonelli

RESPONSABILE SICUREZZA

Ing. Matteo Manenti

SUPPORTI CATASTALI

Geom. Davide Bertussi

PARTNER DI PROGETTO

ARCHITETTONICO

Ing. Ivan Saracca
Frazione Roncole Verdi, 219/A 43011 Busseto (PR)

GEOLOGIA

Dott. Geol. Davide Martello
Via Convento 52/c Gardone Val Trompia (BS)



Comune di
Pezzaze



Comune di
Tavernole sul
Mella



Comune di
Villa Carcina



Comune di
Concesio



Comune di
Caino



Comune di
Lumezzane



Regione
Lombardia

Bando per l'erogazione di contributi per la rete
escursionistica lombarda, la viabilità
agro-silvo-pastorale e i percorsi ciclopedonali e
ciclabili nei comuni montani -

BANDO ITINERARI

(delibera giunta regionale n. 5171/2021)

Indice

1 Premessa.....	2
2 Riferimenti normativi.....	4
3 Descrizione degli interventi di progetto.....	5
4 Caratteristiche tecniche e prestazionali degli interventi di progetto.....	7
5 Inquadramento urbanistico delle opere.....	15
5.1 Comune di Concesio.....	15
5.2 Comune di Villa Carcina.....	17
6 Documentazione fotografica.....	19

1 Premessa

La presente relazione tecnica è relativa al Progetto Esecutivo denominato "REALIZZAZIONE DI NUOVO INTERVENTO E DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PER IL POTENZIAMENTO DELL'ITINERARIO ESCURSIONISTICO E CICLABILE "GREENWAY" DELLA VALLE TROMPIA", redatto da Se.Va.T Servizi Valle Trompia Scarl per Comunità Montana Valle Trompia.

Gli interventi sono distribuiti lungo lo sviluppo della Greenway di valle Trompia e individuabili in 8 tratti (vedi Fig. 1).

I primi 4 tratti ricadono nel Comune di Pezzaze, 2 nel Comune di Tavernole sul Mella, uno suddiviso tra i Comuni di Concesio e Villa Carcina e l'ultimo nel Comune di Lumezzane. I tratti pertanto possono essere così distinti:

1. Loc. Pezzazole, Comune di Pezzaze
2. Loc. Aiale, Comune di Pezzaze
3. Loc. Lavone, Comune di Pezzaze
4. Loc. Recco. Comune di Pezzaze
5. Loc. Viola, Comune di Tavernole sul Mella
6. Loc. Pila, Comune di Tavernole sul Mella
7. Comuni di Villa Carcina e Concesio
8. Comune di Lumezzane

Scopo del documento è descrivere le caratteristiche tecniche degli interventi previsti in progetto per il **Tratto 7** e la rispondenza alle normative vigenti.

La presente relazione analizzerà ciascuno di essi sugli aspetti geometrici, tecnici e prestazionali per ricostruire, unitamente agli altri elaborati costituenti il progetto, un quadro descrittivo di tutti gli aspetti peculiari necessari all'approvazione esecutiva degli interventi.

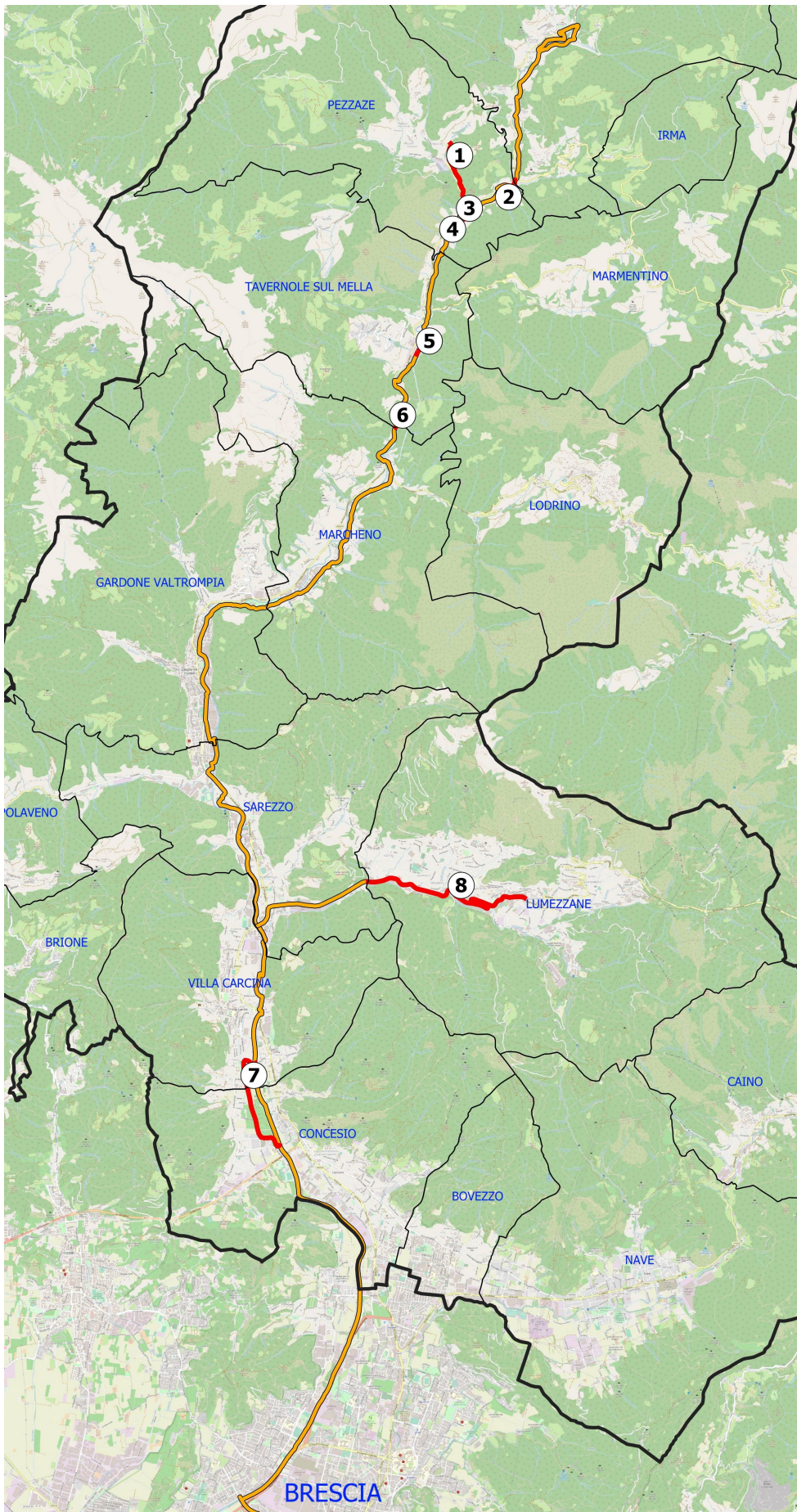


Fig. 1 Inquadramento degli 8 tratti di Greenway di Valle Trompia oggetto d'intervento

2 Riferimenti normativi

Il presente progetto è stato redatto in conformità a:

- D.Lgs n° 285/1992 e ss.m.i.: Nuovo Codice della Strada
- D.M. n°6792/2001: norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade
- D. M. 557/99: Classificazione itinerari ciclabili
- D. M.I.T. n° 1699/2006: norme funzionali e geometriche costruzione intersezioni stradali
- L. 2/2018: Disposizione sviluppo mobilità in bicicletta e realizzazione rete nazionale percorribilità ciclistica
- Piano generale della Mobilità Ciclistica
- L. 120/2020: Modifiche Codice della Strada
- D.Lgs.36/2023
- D.Lgs. 50/2016 e ss.m.i.
- D.P.R. 207/2010

3 Descrizione degli interventi di progetto

In corrispondenza della Greenway di Valle Trompia, all'interno dei Comuni di Concesio e Villa Carcina, sono attualmente in corso i lavori di realizzazione di un raccordo autostradale. È previsto che il cantiere sarà presente ancora per diversi anni e che di fatto i mezzi pesanti impiegati per la realizzazione della nuova sede stradale continueranno ad utilizzare per il transito la via ciclopedonale esistente.

Il cantiere relativo al Raccordo Autostradale interrompe il tratto di Greenway compreso tra il ponte sul torrente Mella di via Mazzini a Concesio e il ponte di via Fucine a Villa Carcina (tratto rosso in Fig. 2). Si prevede un tracciato alternativo in grado di garantire la continuità della Greenway di Valle Trompia (tratto giallo in figura).

Il progetto ha dunque una duplice finalità: limitare il disagio per gli utenti che non possono utilizzare liberamente il tratto di ciclopedonale appunto intercluso - evitando che passino lungo la strada statale - nonché implementare l'infrastruttura esistente con un percorso alternativo di "variante" al principale. L'attuale chiusura di questa porzione della Greenway di Valle Trompia (per una distanza di circa 1,5 km) va ad interrompere la continuità della sede protetta, esponendo pedoni e ciclisti a pericoli legati alla sicurezza stradale: la SP345 non risulta infatti idonea al transito promiscuo, rappresentando un rischio non indifferente.

In particolare, per la realizzazione del nuovo tratto ciclopedonale denominato "bypass", si intende potenziare la moderazione del traffico lungo via Sorlini, via Nicolini, via Sardegna e via D'annunzio con l'inserimento di corsie ciclabili e messa a norma degli attraversamenti ciclopedonali che ad oggi risultano poco segnalati e mal posizionati.

L'opera rivestirà notevole importanza per la mobilità ciclabile anche dopo che avrà terminato la sua funzione di "bypass", una volta finiti i lavori per la realizzazione dell'autostrada: rimarrà infatti un fondamentale collegamento ciclabile diretto e sicuro tra le frazioni di S. Viglio (Concesio) e di Cailina e Carcina (Villa Carcina), ad uso dei residenti per i piccoli spostamenti, limitando così l'uso indiscriminato dell'auto.

Dal Ponte di San Vigilio, punto d'interruzione della Greenway, si prosegue verso la rotatoria e grazie a due attraversamenti (da prevedere nei lavori ANAS perché interferenti col cantiere) ci si collega con la ciclopedonale esistente su via Galilei, che porta fino alla rotatoria con via Sorlini.

In prossimità della rotatoria, chi prosegue in bici in direzione Cailina (nord) utilizzerà un nuovo attraversamento ciclabile sul ramo est della rotatoria per prendere una nuova corsia ciclabile perimetrale alla rotatoria che si collega al marciapiede est di via Sorlini.

Si costeggia il parcheggio esistente lungo via Sorlini, poi sarà realizzata una corsia ciclabile grazie a un ampliamento della carreggiata fino a ridosso della barriera stradale che prosegue fino all'ingresso dell'isola ecologica di Cailina. Solo in un tratto sarà necessario lo spostamento della barriera più all'esterno per avere una larghezza sufficiente all'inserimento della bike lane.

Superata l'isola ecologica una pista ciclabile in sede propria permette di arrivare a nord della rotatoria con via Toscana e quindi con corsia ciclabile fino alla rotatoria di via D'Annunzio, quindi in sempre in corsia ciclabile, fino a riprendere la Greenway oltre il ponte sul Mella, in via Fucine.

Da questo punto, per chi si muove in senso opposto, verso Brescia, si prevede una corsia ciclabile sul lato nord di via D'Annunzio, fino alla rotatoria con via Sardegna, quindi, sempre in bike lane lungo quest'ultima fino all'attraversamento prima della rotatoria con via Toscana. Qui la ciclabile si sposta sul lato opposto fino in prossimità dell'isola ecologica, dove ritorna sul lato ovest, sul marciapiede esistente fino alla rotatoria di via Galilei. Per l'attraversamento si prevede di realizzare un'isola rialzata sul ramo ovest della rotatoria per

la realizzazione di un nuovo attraversamento ciclo-pedonale che prosegue lungo un nuovo tratto che sarà realizzato nell'aiuola esistente e si collegherà col ramo sud di via Sorlini. Qui si prevede lo spostamento dell'attraversamento e quindi il raccordo con la ciclabile esistente lungo via Galilei.

Per quanto riguarda la porzione nel Comune di Concesio, è prevista anche la posa di una cartellonistica di tipo storico-culturale, atta ad indicare i luoghi sacri e di interesse legati a Papa Paolo VI: la Casa Natale di Papa Paolo IV, il Museo di Arte Contemporanea Paolo VI, le numerose chiese (il turismo religioso legato a questo Papa è molto sentito e vivo). La valorizzazione e la promozione della conoscenza di questo prezioso patrimonio religioso non potrà far altro che accrescere la rilevanza strategica della Greenway, nel ruolo di supporto e collegamento dei punti di interesse della Valle Trompia.



Fig. 2 Tratto 7 – by-pass Villa Carcina-Concesio per l'interruzione della Greenway di Valle Trompia dovuta ai lavori del Raccordo Autostradale

4 Caratteristiche tecniche e prestazionali degli interventi di progetto

Il by-bass della Greenway di Valle Trompia nei Comuni di Concesio e Villa Carcina è finalizzato a risolvere le interferenze con i lavori di realizzazione di un raccordo autostradale. Esso presenta uno sviluppo complessivo di 2,2 km circa, lungo viabilità esistente, e sarà realizzato attraverso una serie di soluzioni miste, adeguate ai singoli tratti di strada.

In buona parte dell'asse viabilistico in progetto non risulta possibile prevedere l'inserimento di una pista ciclabile o ciclopedonale con larghezze previste da normativa (2,5 m).

L'unico elemento progettuale a tutela dei ciclisti che può essere introdotto in queste condizioni risulta essere la corsia ciclabile non esclusiva, prevista dall'art.3 del Codice della Strada, comma 12-bis, ed esplicitato dal Piano Generale della Mobilità Ciclistica approvato nel 2022 dal MIMS:

“12-bis): Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue. La corsia ciclabile può essere impegnata da altri veicoli anche quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo e risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata di cui all'articolo 151 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. La corsia ciclabile si intende valicabile, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura”

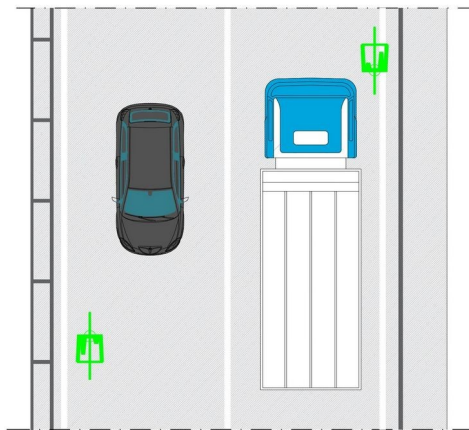
Si riportano di seguito alcuni stralci normativi dell'Allegato B del Piano Generale di Mobilità Ciclistica che permettono di inquadrare la “corsia ciclabile”:

“...La corsia ciclabile individua una parte della carreggiata destinata alla circolazione delle biciclette...”

“...Quando a uso non esclusivo e dunque delimitata da striscia tratteggiata, la corsia ciclabile, in quanto esplicitamente dichiarata dalla legge “parte della corsia veicolare”, consente inoltre, ed è questo l'aspetto più importante e innovativo, di sommare la sua ampiezza a quella della corsia autoveicolare adiacente; essa può cioè essere computata per verificare il raggiungimento dei moduli minimi di corsia previsti dalla normativa per le diverse categorie di strade...”

Il funzionamento della corsia ciclabile non esclusiva è rappresentato in Fig. 3.

STATO ATTUALE



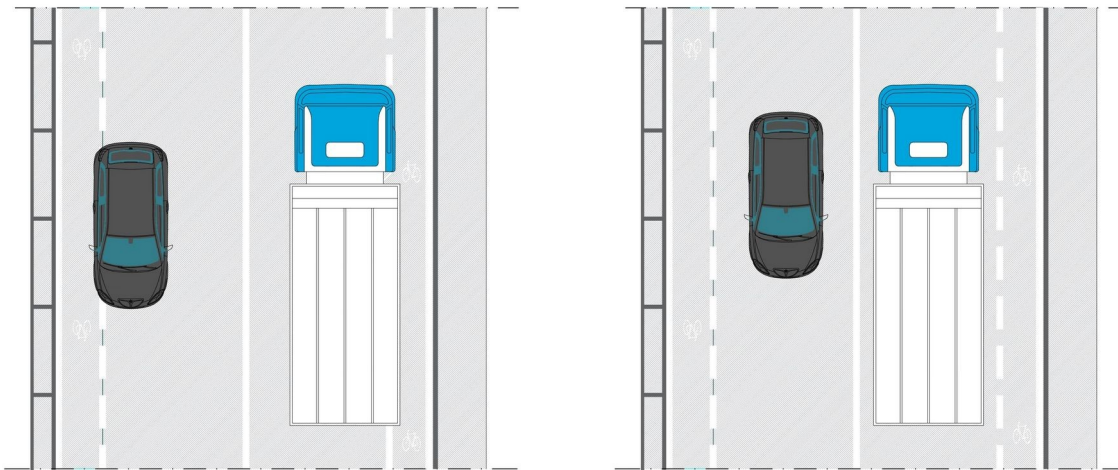
CORSIA CICLABILE

Codice della Strada, art. 3, comma 1, n.ro 12-bis: corsia ciclabile

SI'

Senza ciclisti

SI'



NO

In presenza di ciclisti

SI'

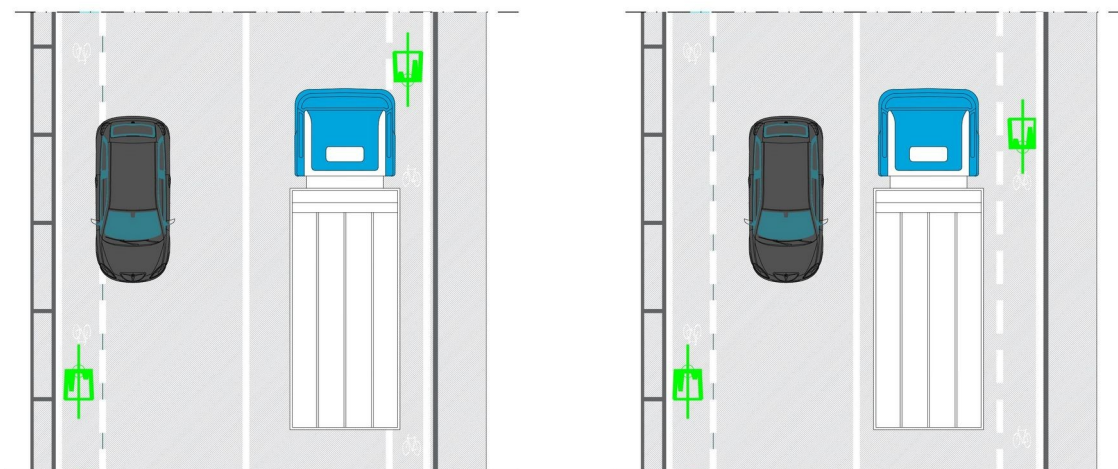


Fig. 3 Modalità di funzionamento della corsia ciclabile non esclusiva.

Via Galileo Galilei, Concesio

Dal ponte sul Torrente Mella di San Vigilio, punto d'interruzione della Greenway, il by-pass si sviluppa sul marciapiede sud, di larghezza adeguata, fino a portarsi a ridosso della rotatoria. Sul ramo est della rotatoria sarà da realizzare un attraversamento ciclo-pedonale per portarsi sul ramo nord, dove l'attraversamento, oggi troppo stretto, solo 2 m, sarà da adeguare sia in larghezza che come segnaletica alle utenze ciclo-pedonali. Si raggiunge così la ciclo-pedonale esistente lungo via Garibaldi che porta nei pressi della rotatoria con via Sorlini.

L'adeguamento degli attraversamenti sarà possibile solo al termine dei lavori relativi alla bretella autostradale che interesseranno questa zona. Pertanto queste opere saranno da considerarsi come opere compensative a carico di ANAS, esecutore dell'opera stradale.

Durante alcune fasi dei lavori alla bretella anche il tratto di ciclabile esistente lungo via Galilei sarà interrotta. È essenziale che anche durante questa fase sia garantita la continuità ciclabile a protezione degli utenti più deboli. Ciò può avvenire mantenendo creando un collegamento protetto verso il ramo ovest della rotatoria di via Mazzini, dov'è presente una ciclo-pedonale che collega a via Sorlini e quindi alla rotatoria più a nord.

Non risultano pertanto previste opere all'interno del presente progetto, bensì importanti prescrizioni da trasferire a ANAS per i lavori che determinano l'interruzione della Greenway per diversi anni e quindi che possono incidere negativamente sulle abitudini degli abitanti, sulla sicurezza stradale e sull'ambiente.

Via Sorlini

La ciclo-pedonale esistente su via Galilei si avvicina alla rotatoria di via Sorlini da est. La permeabilità di questo incrocio da parte di un pedone o un ciclista è problematica a causa della posizione degli attraversamenti stradali, che determinano spesso che questi utenti si trovino ad attraversare in zone non idonee.

Per i ciclisti provenienti da est e che devono proseguire in direzione nord, si prevede di realizzare un attraversamento ciclabile sul ramo est della rotatoria che porta a una nuova corsia ciclabile esterna raccordata col marciapiede est di via Sorlini. Questa viabilità sarà esclusiva per le biciclette. Sullo stesso ramo, più a est è presente un attraversamento pedonale da eliminare in quanto non raccordato. Per il collegamento tra la ciclo-pedonale esistente e l'attraversamento ciclabile in progetto si prevede di pavimentare un tratto di aiuola

Proseguendo invece dalla ciclo-pedonale esistente verso ovest si incontra il ramo sud della rotatoria. Qui l'attraversamento pedonale esistente è arretrato di oltre 10 m e pertanto poco appetibile agli utenti. Si prevede pertanto di realizzare un nuovo attraversamento ciclo-pedonale rialzato più a ridosso della rotatoria, dismettendo quello esistente, e un nuovo raccordo all'interno dell'aiuola, sia verso la ciclo-pedonale esistente che verso nord, sul ramo ovest della rotatoria.

Anche su quest'ultimo ramo la posizione dell'attraversamento esistente è posizionato in modo tale che risulti poco appetibile agli utenti. Pertanto anch'esso sarà spostato a ridosso della rotatoria, all'interno di un'intera isola rialzata per un'estensione di 30 m circa, così da garantire la velocità adeguata degli automezzi.

La larghezza degli attraversamenti sarà di 4 m, oltre alle rampe con uno sviluppo di 1 m e un'altezza di 10 cm. Le strisce saranno realizzate con uno sfondo rosso e le rampe evidenziate con strisce gialle. Il rialzo sarà realizzato in conglomerato bituminoso con uno strato di binder a cui sarà sovrapposto il tappeto d'usura.

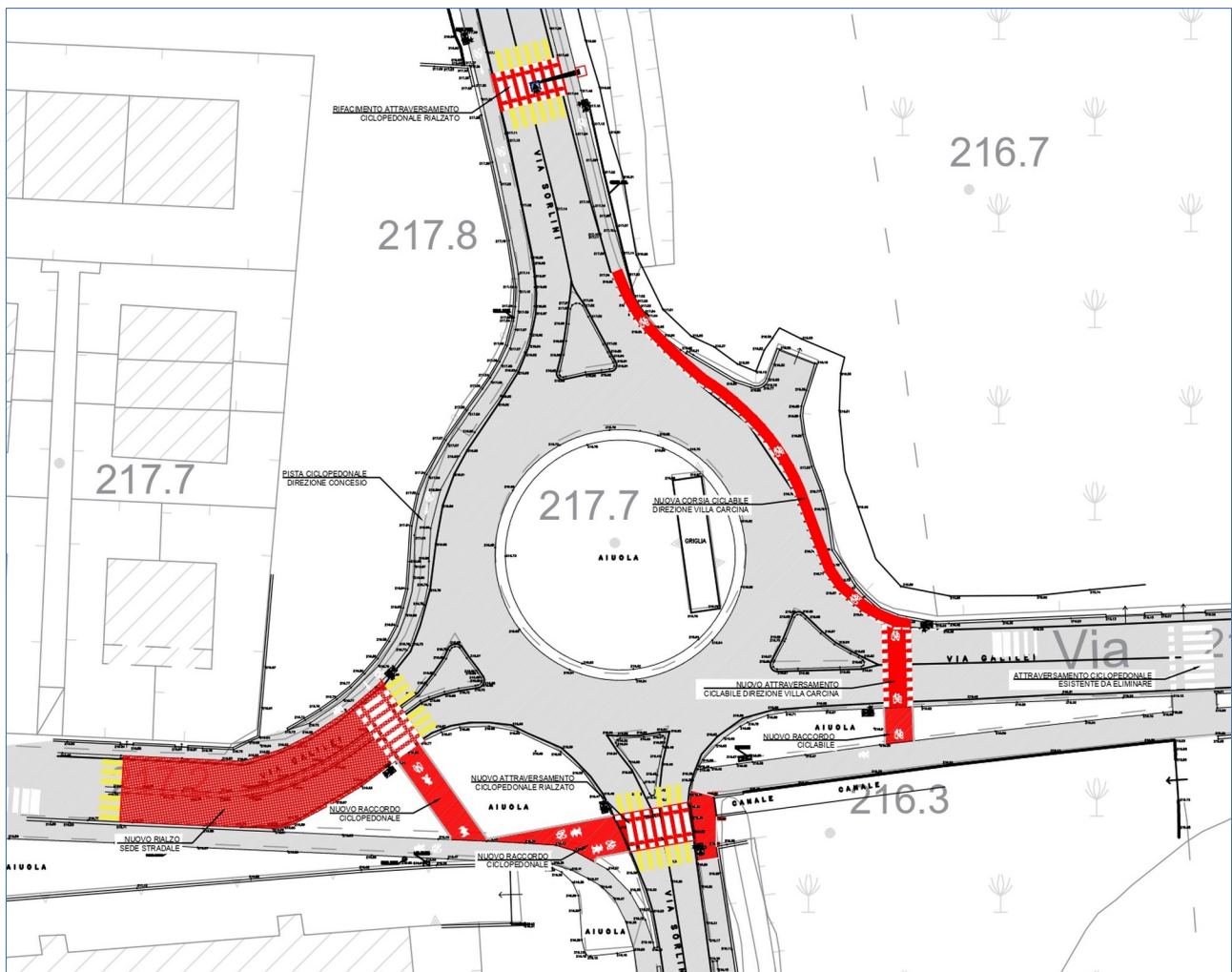


Fig. 4 Rotatoria con interventi di progetto in via Sorlini a San Vigilio, Concesio

Gli attraversamenti stradali saranno segnalati e illuminati secondo la legge UNI TS 11726 e lo schema riportato nella seguente figura.

Il marciapiede ad ovest della rotatoria e di via Sorlini sarà ciclo-pedonale promiscuo, con indicazione per le biciclette solo in senso da nord verso sud.

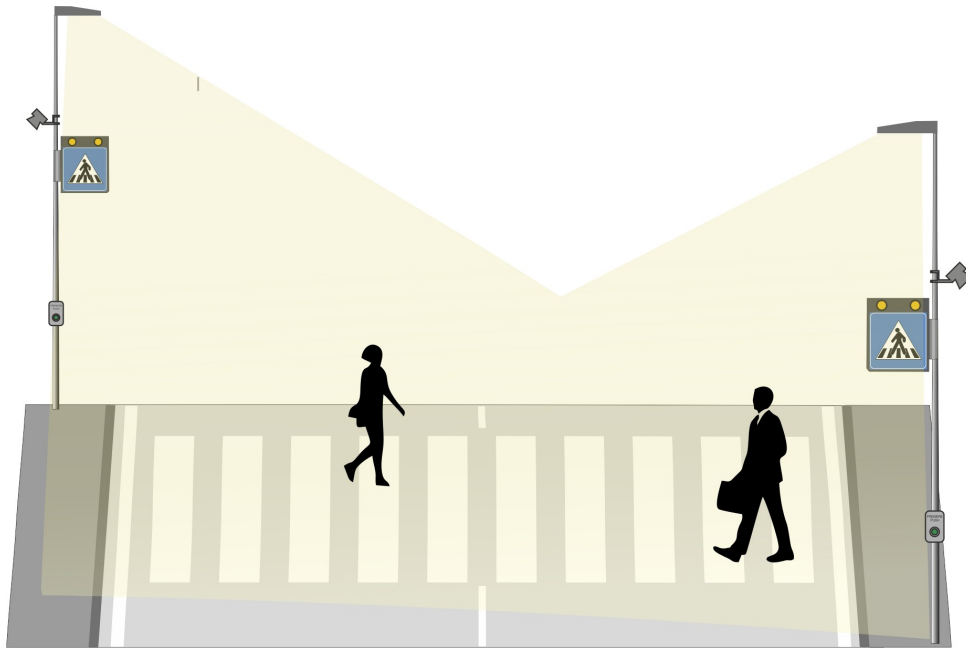


Fig. 5 Segnaletica e illuminazione tipologica da installare presso i nuovi attraversamenti ciclo-pedonali in ambito urbano a Concesio e Villa Carcina

Via Sorlini prosegue per circa 300 m in direzione nord rispetto alla rotatoria. La ciclabilità diretta verso sud si mantiene sul lato ovest, in promiscuità con i pedoni, mentre sul lato est si va a creare un corsia ciclabile ad uso non esclusivo, della tipologia introdotta all'inizio del capitolo. In adiacenza della zona di parcheggio esistente si prevede la realizzazione di una corsia delimitata da linee tratteggiate distanti 120 cm (in asse). Quella verso la carreggiata coincide con la linea esterna della corsia veicolare, quindi l'ampliamento avverrà verso l'esterno, mantenendo la larghezza della corsia veicolare inalterata. Dove il parcheggio ha termine, si prevede un allargamento della carreggiata fino alla barriera stradale esistente, per una larghezza variabile tra 1 m e 1,2 m, così da poter inserire una corsia ciclabile di larghezza pari a 120 cm. La riga esterna dell'attuale corsia sarà mutata in una riga tratteggiata che la separa dalla corsia ciclabile. Questa sarà delimitata esternamente da una riga continua distante circa 20 cm dalla barriera stradale. In questo caso, non solo non si avrà un restringimento della carreggiata, ma grazie alla corsia ciclabile non esclusiva si va ad aumentare la larghezza complessiva della strada.

L'allargamento relativo alla ciclabile sarà realizzato con uno sbancamento di 40 cm della fascia di terreno compresa tra carreggiata e barriera stradale. Lo strato di fondazione sarà realizzato con 30 cm di misto cementato, seguito da 7 cm di conglomerato bituminoso binder e 3 di tappeto d'usura.

Via Nicolini

Naturale proseguimento di via Sorlini, via Nicolini si sviluppa verso nord per circa 600 m fino al confine comunale con Villa Carcina, in località Cailina. Lungo questo tratto si ripropone la sezione di via Sorlini, con la realizzazione di una nuova corsia ciclabile sul lato est, con allargamento della carreggiata, per i ciclisti verso nord e sul marciapiede esistente ad ovest per i ciclisti verso sud.

Sul lato est si prevede lo spostamento di un tratto di barriera stradale di sviluppo 46 m, per ottenere una larghezza sufficiente all'inserimento della corsia ciclabile.

Sul lato ovest, in prossimità delle intersezioni con le strade laterali, si prevede di dare continuità alla ciclabile, così come avviene attualmente, con una segnaletica che ne porta evidenza.

Il progetto della bretella autostradale prevede la realizzazione di una nuova rotatoria su via Nicolini, appena prima del confine col Comune di Villa Carcina. La rotatoria andrebbe a interrompere la continuità ciclabile qui prevista. I tempi di realizzazione della rotatoria non sono noti e in ogni caso previsti al termine dei lavori

In prossimità dell'attraversamento esistente a nord della rotatoria, alla luce della larghezza molto generosa della carreggiata, che induce al superamento dei limiti di velocità, si prevedono due corsie ciclabili non esclusive di larghezza 130 cm.

Sul lato est si svilupperà sulla parte più esterna alla carreggiata, con una linea tratteggiata a 130 cm dal cordolo del marciapiede, che rimarrà per i pedoni. La corsia netta per gli autoveicoli sarà di 350 cm, ai quali potranno essere sommati i 130 cm della corsia ciclabile non esclusiva in caso di necessità. In corrispondenza dell'incrocio a raso con la via Sardegna laterale si opererà alla continuità della corsia ciclabile, con messa in evidenza con vernice rossa, la realizzazione delle strisce pedonali e l'arretramento dello stop.

Sul lato ovest la corsia ciclabile sarà inserita con le stesse larghezze di quella prevista sul lato opposto, con la differenza che all'esterno non è presente il marciapiede ma un'area verde.

Le corsie ciclabili avranno continuità fino alla rotatoria di via D'Annunzio.

Gli attraversamenti stradali saranno adeguati in larghezza, in segnaletica e illuminazione secondo quanto già illustrato in Fig. 5.

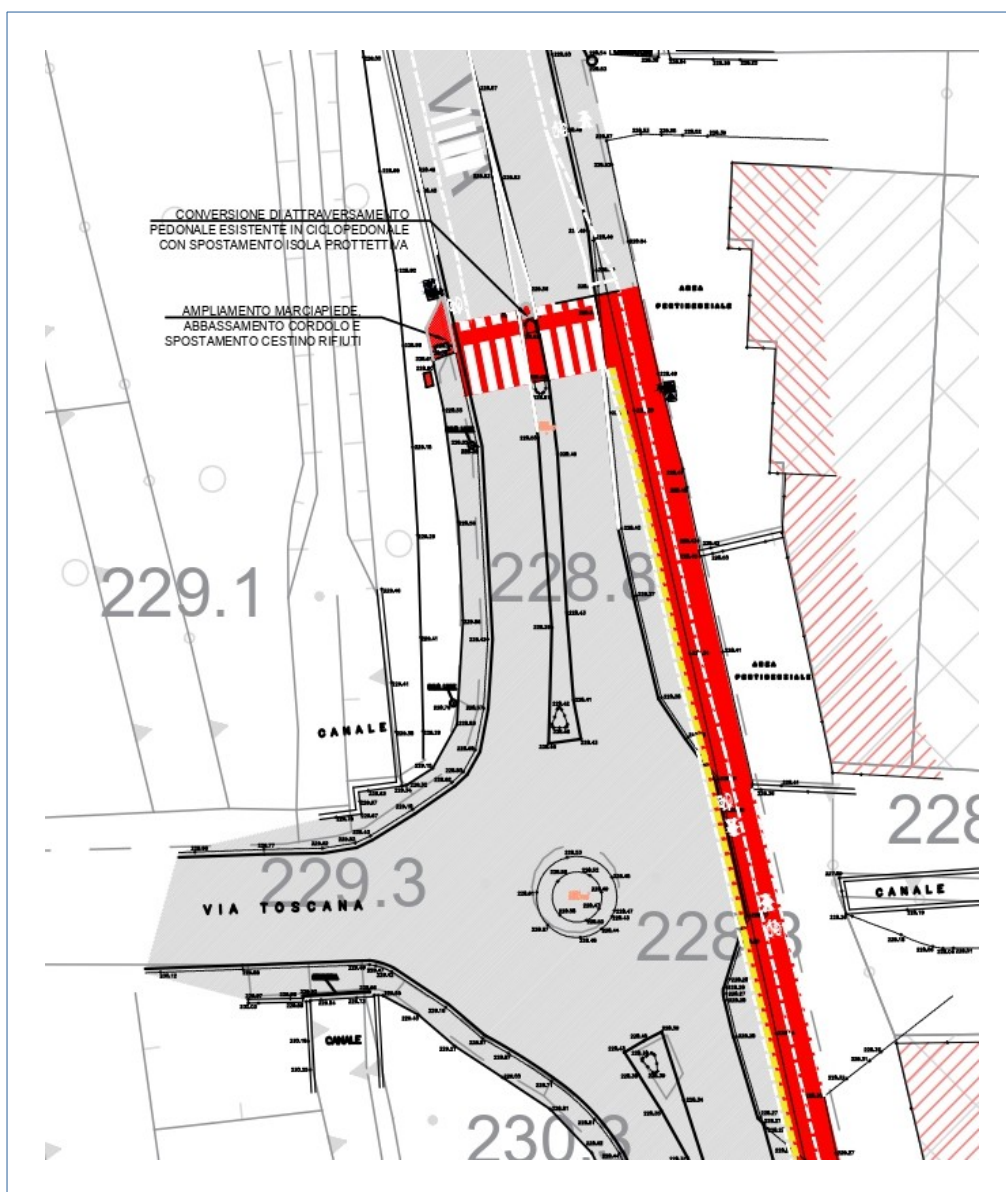


Fig. 7 Viabilità ciclabile in progetto in corrispondenza della rotatoria di via Sardegna, loc. Cailina

Via D'Annunzio

Le corsie ciclabili su via Sardegna convergono verso la rotatoria e ad essa si raccordano. La corsia sul lato est prosegue tangente alla rotatoria e quindi lungo via D'annunzio, in direzione est. Nel primo tratto, 100 m circa rimane sul marciapiede esistente, poi, quando questo si riduce a una larghezza insufficiente, la corsia si sposta sulla carreggiata e prosegue sul ponte fino a raccordarsi con l'attuale Greenway.

Sul lato opposto la corsia ciclabile si sviluppa tutta in carreggiata tra il ponte compreso e la rotatoria con via Sardegna. Qui si interrompe e quindi riprende sul lato ovest di via Sardegna, in direzione sud.

In questo tratto la corsia veicolare non risulta mai inferiore ai 3 m, ai quali va sommata la larghezza della corsia ciclabile non esclusiva, pari da 1 m (min.) a 1,2 m (standard). La corsia sarà perimetrata da linea bianca tratteggiata e solo nel tratto della corsia sud, dove c'è il passaggio da marciapiede a strada, sarà verniciata di rosso. In prossimità della rotatoria a ad ovest del ponte si prevede la ricalibratura della linea di mezzzeria e delle isole di esclusione del traffico, al fine di moderare i flussi veicolari.

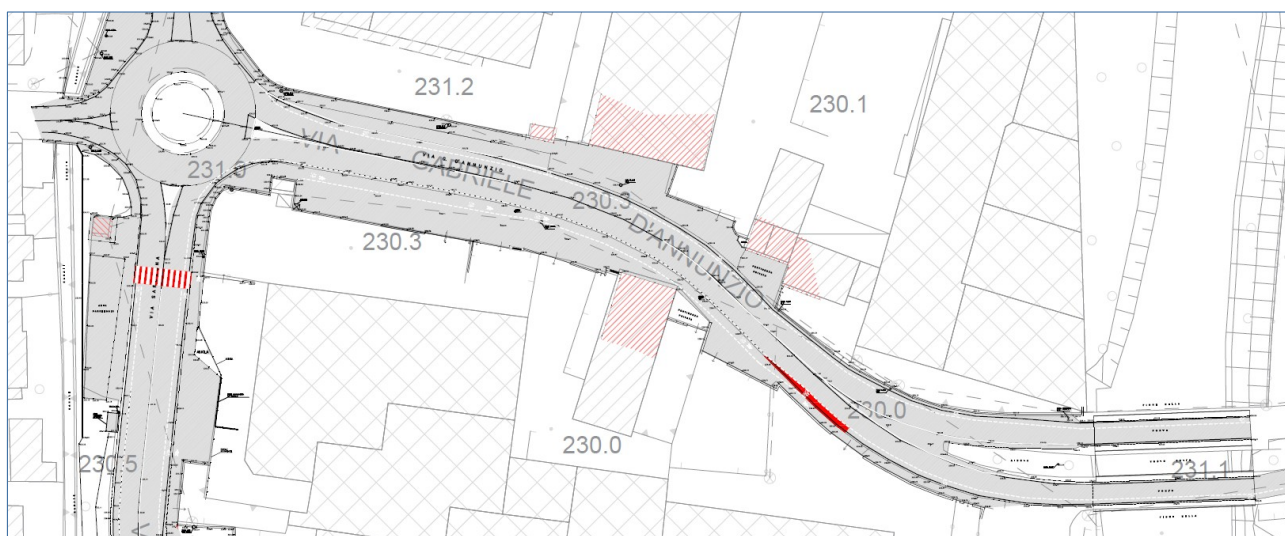


Fig. 8 Corsie ciclabili in progetto in corrispondenza di via D'Annunzio, loc. Cailina

5 Inquadramento urbanistico delle opere

5.1 Comune di Concesio

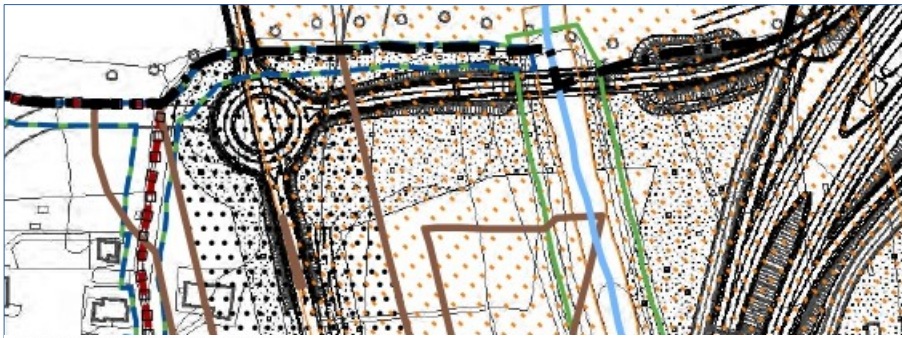
Nel Comune di Concesio ricade parte del tratto 7 del presente progetto. La verifica degli interventi è stata fatta rispetto al Piano di Governo del Territorio (PGT) approvato nel 2017 e successive varianti.

Gli interventi consistono essenzialmente come ricalibrazione della strada esistente, con revisione della segnaletica verticale e orizzontale della rotatoria di via Galilei, via Sorlini e via Nicolini.









Con riferimento allo stralcio cartografico della tavola "Sistema di vincoli" amministrativi riportato di seguito, si individua che gli interventi ricadono in:

- fascia di rispetto metropolitana;
- salvaguardia art.99 PTCP;
- linee di arretramento per fascia di rispetto del RIM;
- classe 4: fattibilità geologica con gravi limitazioni.

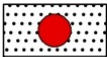

La natura degli interventi in progetto è di fatto una manutenzione straordinaria dell'arredo stradale e delle aree di banchina, pertanto compatibile con i vincoli individuati senza iter autorizzativi particolari.





VINCOLI IDROGEOLOGICI

	Classe 4: Fattibilità geologica con gravi limitazioni		Confine amministrativo comunale
	Vincolo idrogeologico		Perimetro del tessuto urbano consolidato
	Limite tra la Fascia B e la Fascia C		
	Limite di progetto tra la Fascia B e la Fascia C		
	Limite esterno Fascia C		
	Limite di rispetto per captazione di acque sorgive		

IL SISTEMA DEI NUCLEI DI ANTICA FORMAZIONE

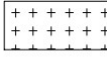

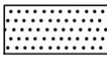






	Zone sottoposte a vincolo archeologico (art. 142, comma 1, lettera m, D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42)
	Beni vincolati dal D.Lgs 42/04, artt. 10, 11, 12
	<ul style="list-style-type: none"> 1 Tratto acquedotto romano 2 Santuario della Stella 3 Casa Carrara e giardino 4 Chiesa di S. Rocco 5 Chiesa di S. Andrea 6 Pieve di S. Andrea 7 Pieve di S. Antonio 8 Ponte via Londrine 9 Chiesa di Santa Giulia 10 Chiesa di S. Velgio 11 Chiesa di S. Vigilio e Gregorio Magno 12 Muro storico

	Corsi d'acqua sottoposti a vincolo (art. 142, comma 1, lettera c, D.Lgs 22 gennaio 2004, n. 42)
---	---

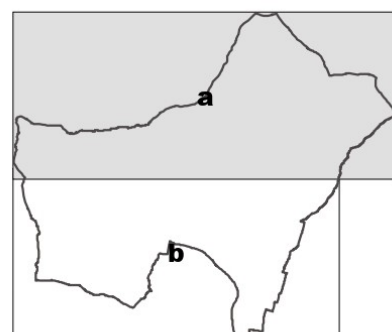
	Fascia tutelata: fiumi, torrenti, corsi d'acqua (art. 142, comma 1, lettera c, D.Lgs 22 gennaio 2004, n. 42)
---	--

	Ambiti di elevata naturalità (art. 17, PTPR)
---	--

ALTRI VINCOLI

	Limite rispetto cimiteriale
	Limite rispetto stradale
	Limite rispetto metropolitana
	Limite rispetto osservatori astronomici (elencati all'art. 65 NTA PTPC BS)
	Limite rispetto depuratore
	Salvaguardia - art. 99 NTA del PTPC (articolo 47 Norme Tecniche di Attuazione del PdR)
	Linee di arretramento per le fasce di rispetto del RIM
	Siti bonifica (DM 471/99)
	Siti RIR (Rischio Incidente Rilevante)

QUADRO UNIONE



5.2 Comune di Villa Carcina

Nel Comune di Villa Carcina ricade parte del tratto 7 del presente progetto. La verifica degli interventi è stata fatta rispetto al Piano di Governo del Territorio (PGT) approvato nel 2017 e successive varianti.

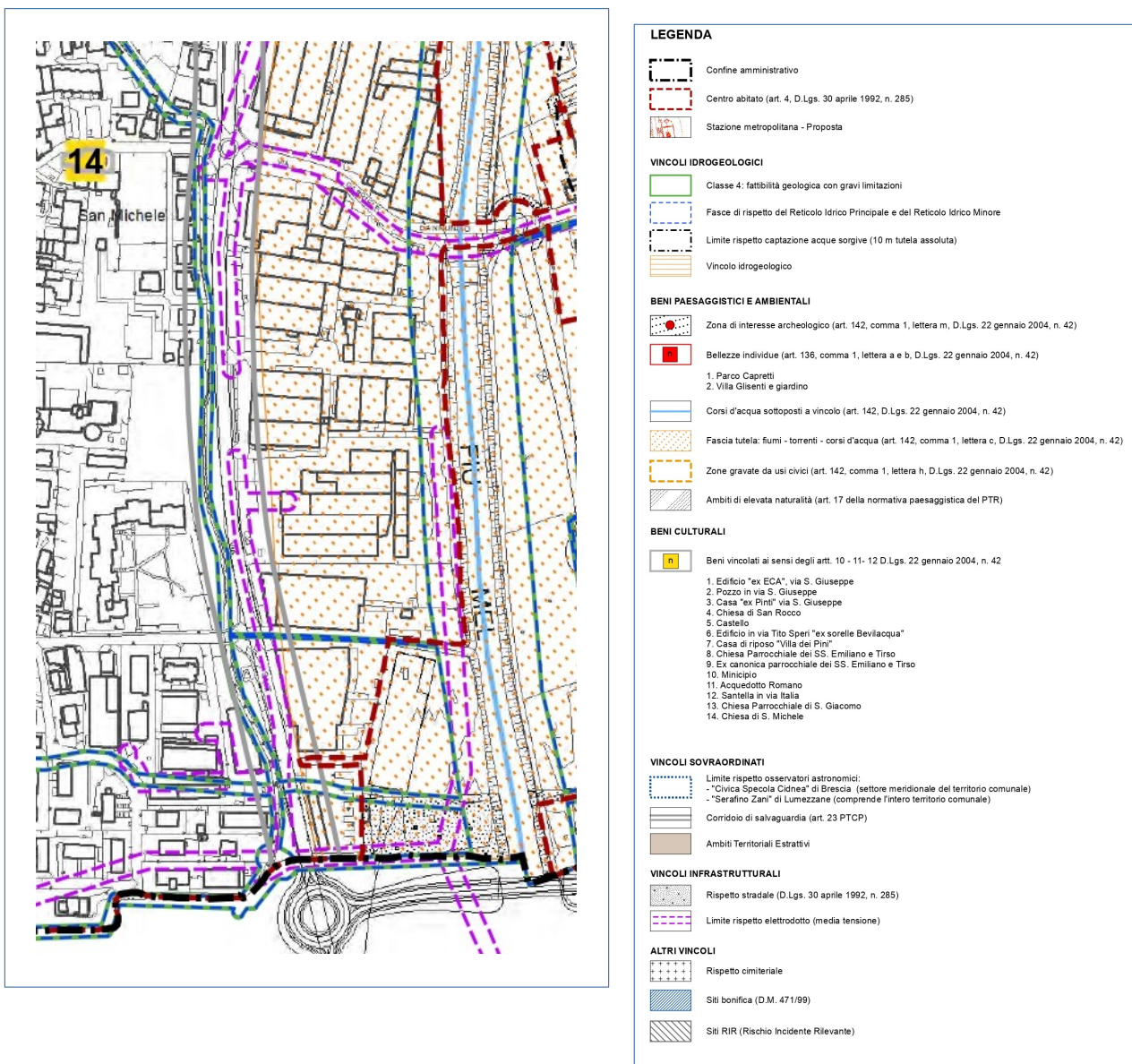
Gli interventi consistono essenzialmente come ricalibrazione della strada esistente, con revisione della segnaletica verticale e orizzontale di via Sardegna e via D'annunzio.

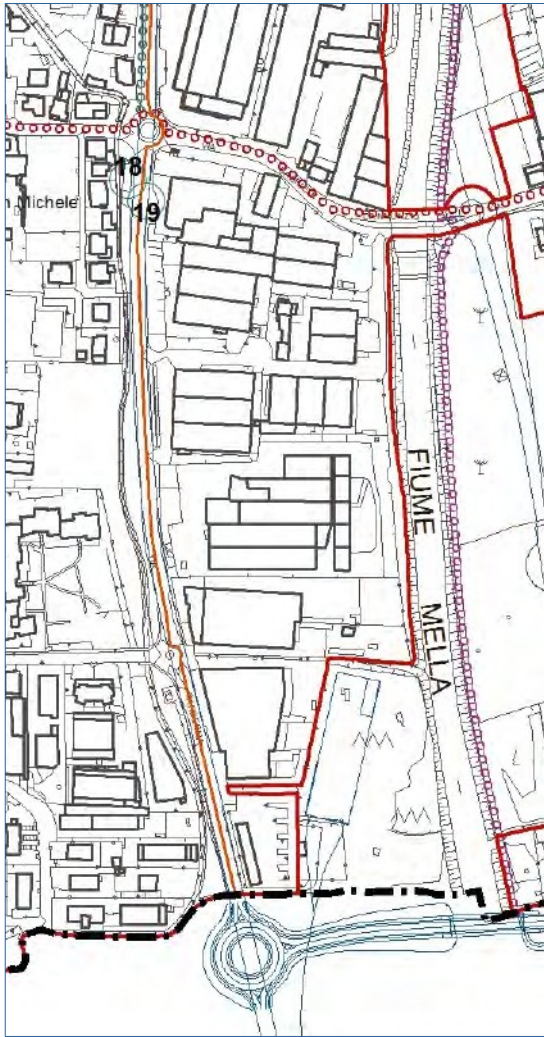
Con riferimento allo stralcio cartografico della tavola "Sistema di vincoli" amministrativi riportato di seguito, si individua che gli interventi ricadono in:

- limite rispetto media tensione;
- fascia tutela fiumi – torrenti – corsi d'acqua (art. 142, commi 1, lettera c, D.Lgs. 42/2004);





La natura degli interventi in progetto è di fatto una manutenzione straordinaria dell'arredo stradale e delle aree di banchina, pertanto ricadente nei casi citati dal DPR 31/2017 esclusi da autorizzazione paesaggistica.







Non è richiesta di conseguenza alcuna autorizzazione supplementare per l'attuazione degli interventi.





LEGENDA

-  Confine amministrativo
-  Centro abitato (art. 4, D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285)
-  Progetti della viabilità di futura realizzazione
-  Stazione metropolitana - Proposta

-  Fermata autobus
-  LN 048 Lumezzane - Ospialetto
-  S 201 Brescia - Gardone Val Trompia - S. Colombano - Lumezzane
-  Percorsi ciclabili e/o pedonali esistenti
-  Percorso ciclo-pedonale esistente "La Via della Valtrompia" (da San Colombaro a Brescia)
-  Percorsi ciclabili e/o pedonali di progetto

6 Documentazione fotografica



Fig. 9 Pista ciclopedonale esistente lungo via Galilei



Fig. 10 Ciclopedonale nei pressi del ramo sud della rotatoria di via Galilei; l'attraversamento molto disassato (a destra) rende il tratto poco fruibile.



Fig. 11 Ramo ovest della rotatoria di via Galilei, privo di attraversamenti



Fig. 12 Attraversamento lungo via Sorlini, a nord della rotatoria di via Galilei; su entrambi i lati presente un marciapiede.



Fig. 13 Fascia di parcheggio ad est di via Sorlini, dove sarà introdotta una corsia ciclabile



Fig. 14 Marciapiede esistente sul lato ovest di via Sorlini



Fig. 15 Banchina esistente sul lato est di via Sorlini, oggetto di riqualificazione per la realizzazione della corsia ciclabile



Fig. 16 Banchina esistente sul lato est di via Nicolini in prossimità del centro ecologico di Cailina; Per garantire l'allargamento per la corsia ciclabile e la visibilità necessaria sarà arretrato il guard-rail.



Fig. 17 Tratto stretto e ammalorato del marciapiede a ovest di via Nicolini; si prevede la riqualificazione e la realizzazione di un attraversamento sul lato opposto, dove sarà realizzata un nuovo tratto di pista



Fig. 18 Fascia tra corsia veicolare e parcheggi privata in cui sarà realizzata la nuova pista ciclopedonale a doppio senso (via Nicolini-via Sardegna)



Fig. 19 Tratto molto ampio di via Sardegna dove saranno realizzate corsie ciclabili su entrambi i lati



Fig. 20 Tratto di via d'Annunzio dove saranno realizzate corsie ciclabili su entrambi i lati



Fig. 21 Ponte sul fiume Mella dove sarà tracciata una corsia ciclabile



Fig. 22 Punto di raccordo con la Greenway esistente in via Fucine a Villa Concesio